

XLVIII Legislatura

——

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 568 de 2016

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DE COLONIA

AUTORIDADES DE LA INTENDENCIA DE CANELONES

AUTORIDADES DE LA INTENDENCIA DE SAN JOSÉ

CENTRO DE PROPIETARIOS DE ÓMNIBUS DE TURISMO - URUGUAY

AUTORIDADES DE LA INTENDENCIA DE MONTEVIDEO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 8 de junio de 2016

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Omar Lafluf.

Miembros: Señores Representantes Mary Araújo, Daniel Caggiani, Washington Marzoa, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno.

Asisten: Señores Representantes Amin Niffouri, Nibia Reisch, Carlos Reutor y Mercedes Santalla.

Invitados: Empresas de Transporte del departamento de Colonia, señores Francisco Orsi, Horacio Malán y José Luis Malán.

Intendencia de Canelones, Director General de Tránsito y Transporte, señor Marcelo Metediera.

Intendencia de San José, Director General de Tránsito señor Marcos Reyes Bertolini.

Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo – Uruguay. Señores Juan Daniel Balbiani, Presidente; Gustavo Scanni, Secretario y César Pérez.

Intendencia Municipal de Montevideo, Director Nacional de Tránsito, señor Máximo Oleaurre.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

=====II=====

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el honor de recibir a una delegación de empresas de transporte del departamento de Colonia, integrada por los señores Francisco Orsi, de líneas departamentales, Horacio Malán, de líneas rurales y José Luis Malán, de líneas urbanas.

Nosotros recibimos una nota en la que solicitaban ser recibidos a la brevedad por la Comisión por el tema del boleto gratuito estudiantil. Se señalaba que en estos momentos se encuentran en una situación límite en el departamento de Colonia por los subsidios que dependen del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y que, a partir de mañana, habrá empresas que ya no podrán trasladar a los estudiantes de manera gratuita. Además, plantean que sería muy importante informar de su grave situación antes de que asista el señor Director Nacional de Transporte que concurría a la Comisión el próximo día 15 junto al señor ministro.

SEÑOR MALÁN (José Luis).- Yo represento al servicio urbano de Colonia Suiza, Nueva Helvecia.

La problemática arranca en el año 2007 cuando se implementó el servicio gratuito a todos los estudiantes; a nadie se consultó que había que donar el 50% o quizás más. En aquel entonces, por el boleto urbano nos pagaban $ 5; en el 2008, $ 5; en el 2009, $ 5,50; en el 2010, $ 6; en el 2011, $ 7,50; en el 2012, $ 7,50; en el 2013, $ 8,50; en el 2014 y 2015, $ 9 y hoy, $ 10,50.

El quid de la problemática no es solo lo que nos están pagando, sino cuándo nos están pagando. En el caso del servicio urbano de Nueva Helvecia, nos están pagando cuatro o cinco meses después. El año pasado nos pagaron el mes de marzo en abril o mayo y los restantes meses hasta julio fuimos viviendo con lo que teníamos. En julio y agosto, empezaron a pagarnos en agosto; setiembre, octubre y noviembre, lo pagaron el 19 de febrero de este año.

El viernes próximo pasado tuve una conversación con el señor Felipe Martín, quien me explicó que esto lo había implementado el ministerio. Entonces, le dije que tenía razón, peroque cuando yo empecé con el transporte urbano en el 2002, viajaban 35 pasajeros que me pagaban hoy para viajar el mes que viene. Inclusive en el día de hoy nos están haciendo más descuentos y nos están pagando cinco meses después. En el caso de Colonia, la situación de las empresas de la capital es distinta porque tiene un flujo de chiquilines totalmente diferente; inclusive, en Juan Lacaze se venden 250 boletos por día. Si habláramos de Montevideo, esta cantidad es irrisoria.

En Nueva Helvecia nosotros estamos vendiendo 50 boletos cada diez o quince días. ¿Por qué no se viaja? Tenemos varias razones. Una de ellas es que hay ciclo básico de tarde y liceo y ciclo básico de mañana en la UTU. También tenemos el liceo en las afueras de la ciudad, por lo que el ómnibus siempre va lleno. La gente no viaja si en el ómnibus hay cincuenta o setenta chiquilines. Si me pagaran el 50% a mí hoy no me dan los números porque netamente vivo del ciclo básico y de lo que me pasan del fideicomiso del boleto, nada más; no tengo venta de pasaje. Si hubiese seguido como estaba desde un principio, perfecto, porque me estaban pagando antes. Antes manejaba plata pero, hoy, ni un peso. Es más: paré el jueves pasado porque me cortaron el combustible. Siempre venimos dejando una cola para atrás porque no nos alcanza ya que me entra lo del fideicomiso y lo del ciclo básico cuando nos pagan, pero los números no me dan. El año pasado tuve que sacar un crédito en Cintepa y, después, tuve que vender un ómnibus. El poco patrimonio que estaba teniendo hoy lo estoy perdiendo para cumplir con

un servicio que tiene un rol social. Le preguntaba a Felipe que no sabía por qué razón en Montevideo se paga el 100%. Me respondió que eso es por una ley. Entonces, pregunté: la ley nacional, ¿no es nacional? ¿Es Montevideo por un lado y el interior por el otro? Y Felipe me respondió que los costos eran diferentes, a lo que le contesté que tenía razón, pues sabemos que una válvula de corte de aire de un Mercedes en Ayala cuesta US$ 1.200 y yo no lo puedo pagar; tengo que comprarla en Nueva Helvecia a $ 3.500. Es diferente; las realidades son diferentes. No sé a dónde llegar ni qué decir. ¿Quién se va a hacer cargo del 50% que a mí no me pagan? Ya no se trata de un boleto, sino de un abono. Si compro algo al contado es un precio y si lo compro financiado, otro. A mí me pagan el precio de contado, financiado a seis meses; eso no existe. Prefiero sacar el servicio y que no viajen los chiquilines. Esto sería una problemática en Nueva Helvecia, pues quedarían 220 chiquilines en la calle. Esa es la actitud que estamos adoptando. El servicio urbano en Nueva Helvecia está complicado.

Cuando se aprobó la ley -no sé si fue en el período de Mujica o de quién- ¿quién se iba a hacer responsable del 50%? Allí se estableció que se pagaría mensualmente, lo que no es cierto. Yo hago la boleta de la Intendencia de Colonia cada vencimiento de mes. La boleta de abril de la Intendencia de Colonia aún no entró al sistema. Tenemos 30 o 35 días más por delante para cobrar esa boleta. Creo que esto no debiera ser así. Quizás en Montevideo ocurra, pero los ómnibus van llenos; tienen un millón de cosas diferentes como, por ejemplo, la compra de cubiertas o los derivados de los combustibles mucho más barato que nosotros; y se les paga el 100%.

Me mandaron un *whatsapp* que dice que el ministro Rossi quiere bajar al 90% el subsidio del boleto estudiantil en Montevideo, y no se lo dejaron bajar. Hace dos años que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no la intendencia, a los de Montevideo les pagan el 100%. En el año 2007 a mí me pagaban el 35%. Y no pueden decir que no lo reclamé porque el señor Felipe Martín tiene mi *mail;* le estoy reclamando todos los años para saber quién se va a hacer cargo. En el 2011 me envió uno diciéndome que iban a pagar el 70% y, hasta ahora, no recibimos nada. El otro día cuando estuvo reunido Moreira con Felipe Martín le dijo que iba a poner plata porque el ministerio decía que tiene un faltante de $2.000.000. Nosotros no sabemos si nos van a pagar por el trabajo que ya hicimos. No pido que me regalen nada, sino que simplemente me paguen por el trabajo que vengo realizando, más allá de la obra social que hago, porque presto un servicio a los escolares que yo no cobro; no me importa porque es una obra social.

Esto es muy diferente a Montevideo. Nosotros tenemos un barrio carenciado en una punta y la escuela de tiempo completo en la otra. A los chiquilines de cuatro o cinco años que salen a la hora 7 y regresan a la hora 17, el chofer los baja de a uno porque se durmieron en el asiento del ómnibus; eso en Montevideo no se ve; sin embargo, en el interior lo hacemos, y no nos quejamos porque es una obra social y tenemos vocación de servicio.

Tengo 48 años en el transporte urbano y en los ómnibus de mi familia. A mí me cortaron el combustible y tengo una deuda con Cintepa. El viernes pasado le dije al secretario Guillermo Rodríguez que si no pagaba la cuota me iban a embargar los ómnibus. Nunca me llamaron para decir que me iban a pagar lo que me debían. Tuve que pedir a un amigo $30.000 para pagar las cuotas que debía a Cintepa. Tal vez el viernes me cortan el gasoil. Hasta ahora no me llamó nadie de la Intendencia, y el servicio está cortado desde el miércoles. Este es mi punto de vista.

SEÑOR MALÁN (Horacio).- En el departamento de Colonia tenemos líneas regulares, es decir, departamentales y traslados por camionetas que prestan un servicio rural. En cuanto a las camionetas rurales, hasta el día de hoy no sabemos quién paga

qué: si paga el ministerio o la intendencia, porque desde que nosotros hemos comenzado esta actividad, la intendencia dijo que los padres tenían que pagar una mitad y que la otra la ponía la intendencia. Por ejemplo, este año -como sucede en todos- se comenzó presentando la documentación, el traslado, los kilómetros y la cantidad de niños que se trasladarían. Entonces, cinco días antes de comenzar las clases, la intendencia de Colonia dijo que no iba a poner el dinero para el traslado en camioneta. Dijeron que se encargara San José porque la mayoría de los chicos pertenecían a ese departamento y se trasladaban al liceo de Nueva Helvecia. Creo que tuvieron alguna noticia, por la gente de San José, porque esa intendencia, con tan poco tiempo, solo pudo hacer una orden de compra directa para poner cierta parte del dinero, que se acaba ahora, en junio. La Intendencia de Colonia hizo gastar plata a los padres en la certificación de los documentos y demás para decirles, cinco días antes, que no lo iban a pagar. Entonces, al día de hoy, nosotros no sabemos quién lo va a pagar y quién no, si la Intendencia de Colonia tiene algo que ver, si va a poner dinero y, si lo hace, cuánto pondría.

En nuestro caso, también tenemos ómnibus de turismo, y es con lo que estamos subsidiando nuestras líneas de servicio regular. Lo que cobramos hoy es poco menos del 50% del valor del boleto de los estudiantes, y la mayoría de los que viajan son estudiantes, escolares -a quienes no se les puede cobrar- y maestros, a los que les cobramos menos de un pasaje.

Nosotros queremos llegar a fin de mes sabiendo si vamos a poder cubrir las cuotas de los vehículos, pagar a los empleados, pagar el combustible.

Además, ni siquiera nos pagan en fecha. Nosotros estábamos pagando aproximadamente $ 20.000 de intereses en la estación de servicio porque la intendencia todavía no nos terminó de pagar las facturas del año pasado.

Toda esta situación nos hace que estemos pensando si seguimos o no.

Como explicó José Luis Malán, no estamos reclamando por algo que no estamos haciendo, pero queremos saber qué vamos a cobrar para saber si vamos a seguir o no. Estamos llegando a un punto límite. Estos paros que hemos hecho se deben a que ya no podemos seguir así. En lo personal, no puedo seguir sacando dinero de los ómnibus con los que hacemos excursiones para mantener las líneas regulares.

Además, todas las rutas se encuentran en mal estado. No sé qué sucede con otras intendencias, pero la Intendencia de Colonia nos exige que renovemos vehículos, y lo hacemos; nos exige que tengamos el Sucta, pero no podemos hacerlo si no arregla los caminos. He comprado vehículos que me han durado uno o dos años y después los tengo que tirar, porque no los agarra nadie; se destrozan. La exigencia del Sucta nos parece algo excesivo. Antes, la intendencia hacía esa inspección, pero ahora no hace ni siquiera eso. En Juan Lacaze para sacar el Sucta, lleva uno o dos días y nos sale $ 7.000 u $ 8.000. No estamos en condiciones de nadar regalando tanto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando se habla del pago que hace la Intendencia de Colonia ¿se refiere a la línea departamental?

SEÑOR MALÁN (Horacio).- Me refiero al traslado de estudiantes en líneas regulares, departamentales, y también al traslado rural.

SEÑOR ORSI (Francisco).- José Luis Malán ha dejado bastante en claro nuestra problemática.

Hay algunas situaciones que me tienen cansado. Nadie me consultó, cuando se decidió que teníamos que regalar el 50% del boleto. Nos dan un fideicomiso del gasoil para que el boleto no aumente, pero nadie me dijo que tenía que regalar la mitad del

boleto. Eso está mal. Si ustedes cobran $ 80.000 y yo les doy el 50% y les digo que estamos al día, que está todo bien, se van a poner nerviosos. Se saca una ley diciendo que el azúcar es gratis para todo el mundo, pero resulta que el almacenero les paga la mitad a los que se las compra. Me parece que nos están tomando el pelo de una forma muy grosera. Hace veinte años que ando por caminos de tropas, porque no hay carreteras; me refiero a las Rutas N° 12, 55, 54 y 106. Ahora, arreglaron la Ruta N° 12; es la única que está linda. Ya no sabemos qué más cambiar a los ómnibus; conocemos las roturas de memoria: parabrisas -por las pedradas-, elásticos, gomas, amortiguadores, todo lo que piensen que se puede romper, allí se rompe.

Estamos trabajando solo con maestros, policías y estudiantes, y viajan todos con un boleto subsidiado el 50%. El precio del boleto por kilómetro es de$ 0,95. ¿A dónde llegaría?

A nosotros también nos cortaron el combustible. Estuvimos casi un año y medio con un atraso enorme de la intendencia para cobrar. Nos mataron. También tuve que vender un coche, saqué dos créditos, y ahora estoy pagando con intereses.

Yo no me quiero fundir por trabajar, como sucedió en el año 2000. En aquel momento, nos fundimos porque había una burbuja en la bolsa de Wall Street y no sé qué más; está todo bien. Pero yo no me quiero fundir por los burros de acá dentro. ¡Pónganse a trabajar en serio! ¡No me tomen más el pelo! ¿Por qué no me dicen: "Bueno, compañero, ya que nos va a regalar el 50% del boleto, nosotros le vamos a dar el beneficio correspondiente mediante descuento en el BPS o en la DGI"? A mí los números me cerrarían; esa plata no entrará, pero tampoco saldrá. Entonces, los números me darán bien. Perfecto. Ahí nos sentaríamos a negociar y a hablar algo coherente. Pero esto es una tomadura de pelo.

Yo voy a cerrar mi empresa y quedará un montón de gente a pie. ¿Saben qué? No me importa. Soy tercera generación de transportista. Cualquiera de nosotros tres podemos agarrar un ómnibus, desarmarlo y armarlo mirando hacia otro lado. Es lo que sabemos hacer, pero ya está. Yo tuve un accidente: me apretó un ómnibus contra una pared. Me dieron por muerto. Después, me dijeron que estaría en silla de ruedas por el resto de mi vida; sin embargo, aquí estoy, marchando. Crié tres hijos, que ya se recibieron. ¿Cuál es mi problema, hoy? Ninguno. ¡Ya está! Pago lo que debo en la estación, liquido los problemas y me dedico a cualquier cosa, y que la gente se maneje. Pero nadie va a hacer un servicio de esos, porque si no lo subsidian, no resulta rentable. Es tan sencillo como eso. Entonces, aparece una solución o dejo de trabajar; ya me cansé. Mi cuerpo no está en condiciones y la economía no da, ni cerca. Y dependo de empleados. Antes, armaba un motor solo, en un día, pero hoy no puedo, porque el cuerpo no me ayuda. Entonces, ya está.

Si me hablan de EGA o de Agencia Central, yo les digo que están en otras condiciones. Para igualarlos, debería tener un coche de cuarenta y cuatro asientos, y sacarle cinco acoplados, pagando todos boletos. Nosotros no tenemos eso. Tenemos caminos desastrosos y no tenemos producción económica. Y si además de estar trabajando y de cobrar la mitad, cobramos fiado, a muchos meses, ¿cómo vivimos?

Buscan una solución o, si no tienen interés en hacerlo, ya está. Recuerdo haber leído -me gusta mucho leer- que en Alemania, después de la Segunda Guerra Mundial, si a uno le faltaba un brazo e iba a buscar un pedazo de galleta, le decían: "No, amigo. Tiene un brazo y dos piernas. A trabajar; no hay pan para vos". Acá tienen dos brazos, dos piernas, dos ojos, los órganos sexuales espectaculares, y les pagamos un platal por mes. Para mí, esa es una falta de respeto. Hace unos días, en una reunión de padres, dije a los chiquilines: "Esta reunión es por ustedes, para salvar la educación de ustedes.

Ahora, pregunto, teniendo en cuenta el sacrificio que hacemos nosotros, perdiendo nuestro capital y amargados a nivel familiar, y el que hacen sus padres, que están preocupados por salvar todo esto, ¿ustedes tienen el 80% del carné aprobado, por lo menos?". Todos bajaron la cabeza. Ni uno. Les dije: "¡Es su trabajo! Estamos trabajando todos para solucionar un problema de ustedes. ¡Pónganse las pilas!". Me parece que una de las medidas podría ser darles, sí, pero exigirles algo a cambio. Si traen el 80% del carné aprobado, bárbaro, les seguimos pagando el boleto; ahora, para aquel que no cumple, no hay boleto, que lo pague su padre. Yo nunca viajé gratis, nunca tuve una ventaja de ese tipo, pero recuerdo que las becas se daban a la gente muy humilde y a los chiquilines que tenían muy buen rendimiento. Antes de esta ley, nosotros estábamos llevando, en Colonia, a chiquilines que venían a tomarse el ómnibus en una Toyota 4x4, con beca, y a la gente que realmente no podía viajar, nosotros les regalábamos el boleto para que fueran a estudiar. Hay un botija que se recibió de ingeniero y cada vez que me ve, me abraza y me da un beso; él fue gratis, conmigo, tres años. Y me siento muy feliz por eso, pero la economía es la economía. Yo trabajo por plata. Si quisiera hacer obra social, iría al Gobierno. Yo tengo una empresa privada; tengo que pagar impuestos y sueldos. Entonces, si debo mantener toda esa locura, quiero ganar plata por ello, como cualquier empresa. De lo contrario, ya está; me dedico a cualquier otra cosa. Hoy vivo con muy poco.

Agradezco que nos hayan escuchado. Ustedes verán qué se puede hacer y qué no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero saber cuánto es el costo del boleto común y cuánto es el subsidio que se les da.

Por otra parte, el Congreso de Intendentes reclamó que en Montevideo se pagaba el cien por ciento del boleto, pero se dijo que no era del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino que se trataba de un fideicomiso que hizo la intendencia con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Lo digo como aporte a la discusión.

Con respecto al transporte rural de los estudiantes, toda la vida lo hicieron las intendencias, pagando el cien por ciento, contratando micros, porque no había líneas regulares, hasta que en el año 2011, el Gobierno otorgó una parte, pero no alcanza; por lo menos, en Río Negro no alcanzaba, y lo seguía pagando la intendencia.

En cuanto al Sucta, corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y no a las intendencias, aunque quizás sean estas las que lo exigen. Ese problema también lo tienen los camioneros, por el estado de las rutas y demás.

Con relación al liceo de Nueva Helvecia, quiero manifestar que esta Comisión recibió a una delegación de padres de los estudiantes y que, personalmente, hablé sobre esto con los intendentes de Colonia y de San José. El intendente de Colonia me dijo que la mayoría de los estudiantes son de José. El intendente de Colonia me contestó que la mayoría son estudiantes de San José. Hablé con el intendente de San José y me dijo que lo iba a solucionar, no sé si definitiva o transitoriamente. Quería aclararlo porque han sido temas que hemos estado conversando.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Agradezco al presidente la prontitud con que los recibió, porque lo que han venido a exponer son insumos que nos servirán para la reunión que tendremos la próxima semana con el director Nacional de Transporte en la Comisión.

Pensaba formular la misma pregunta que el señor presidente, es decir, cuál es el precio del boleto y quién lo marca. Está claro que al hacerse cargo del 50%, las empresas deben poner un sobrecosto al boleto que paga el pasajero común, para poder financiarlo, si no, los números no cierran y terminamos en esta situación. Por eso quiero saber quién establece el precio del boleto. Eso hay que tenerlo en cuenta, si no van a tener pérdidas.

También quiero saber qué porcentaje del pasaje corresponde a boleto subsidiado y cuánto a boleto común, para entender la relación.

En cuanto al subsidio del ciento por ciento del boleto de Montevideo, precisamente constituye una clara inequidad y una decisión que no compartimos. Desde 2014 el gobierno nacional está financiando todo el boleto estudiantil de Montevideo. Antes, la mitad la pagaba la Intendencia de Montevideo y el resto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ahora el ciento por ciento sale de Rentas Generales, y es una decisión que hemos criticado. Lo hemos hablado acá y se lo hemos planteado al ministro, quien comparte la inquietud. También lo planteamos en su momento en la Comisión de Presupuestos, en una reunión que llegó hasta altas horas de la madrugada, y Felipe Martín nos dijo que el interés es llegar a un subsidio en todo el país pero no del ciento por ciento. En realidad, el Poder Ejecutivo en ese sentido no ha tomado ninguna decisión. Hoy está vigente un presupuesto que no contempla esa posibilidad. O sea que en estos años no habrá cambios: Montevideo va a seguir recibiendo ese subsidio, y no así el interior. Por lo tanto, por ahora solo tenemos derecho al pataleo.

En cuanto a lo del Sucta, quiero saber si lo hace la intendencia por obligación que le impone el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o si es una decisión que tomó para evitar que este realice los controles en el departamento. No es la primera vez que se nos hace ese reclamo y además soy consciente del alto costo que supone, no solo por el traslado, sino por el precio. Hice un pedido de informes para saber cuál es la razón de los costos y cómo se justifican, porque son elevados, pero todavía no tenemos esa información.

SEÑORA SANTALLA (Mercedes).- Muchas gracias por dejarme participar, ya que no integro la Comisión.

Me interesa este tema y lo estoy trabajando en Colonia con la diputada Reisch y con el diputado Roselli, ya que el intendente nos llamó preocupado por esta situación. Nos reunimos con él y con representantes del Codicén, y se nos explicó toda la situación. Ante la idea del intendente de cortar el subsidio, nos preocupamos mucho porque los más perjudicados serían los estudiantes. No lo veíamos correcto, por lo que promovimos esa reunión. Allí el Codicén nos explicó que se iba a hacer un relevamiento y en el día de ayer el intendente se hizo de esa planilla en la que figura la cantidad de pasajes. Hay que a clarar que los centros de estudio tienen que comunicar cuántos pasajes se necesitan y quiénes son los que viajan.

El tema de Nueva Helvecia ya lo han explicado, pero peor está la situación en la ciudad de Colonia. Todos estamos preocupados porque hay alumnos que usan la boletera los fines de semana y en los días hábiles se hacen trasladar por sus padres. Los transportistas no pueden aceptar la boletera los fines de semana.

El intendente tenía una posición muy dura y quería cortar el servicio. Según la planilla que nos entregó, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas le suministra $ 1.054.000 y la intendencia pone $ 3.000.000. Esa es la versión del intendente ante estas preocupaciones.

Espero que en la conversación que mantuvo el intendente con el Codicén hayan llegado a un acuerdo y que puedan hacer los relevamientos, porque aún no sabemos quiénes son los beneficiarios.

Hay que tener en cuenta también que hay diez empresas en el departamento que hacen el recorrido urbano trasladando a los estudiantes.

Por otra parte, nos preocupa lo que está sucediendo en la zona rural; por ejemplo, de Paso Antolín -sé que a ustedes no les pertenece esa zona- no pueden viajar a Tarariras. El intendente planteaba que hay alumnos que pueden estudiar en su localidad porque hay un radio que respetar, pero hay cursos de UTU que se dan solo en algunas zonas y los alumnos que quieren asistir tienen que trasladarse a otra ciudad.

El intendente planteaba el tema de San José, pero creo que ya está resuelto.

Lo que más nos preocupa es que los chiquilines no puedan estudiar, por lo que hay que buscar una solución. El Codicén tiene que hacer un relevamiento que enviará al Ministerio de Transporte y Obras Pública y después se verá. El Ministerio y la Intendencia tienen que poner lo suyo.

Me tengo que retirar porque tengo que asistir a la Comisión de Derechos Humanos, pero no quería dejar de aclarar algunos puntos.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Yo llegué cuando la reunión ya había comenzado, así que pido disculpas si digo cosas que ya mencionaron.

Como hombres del sector, sin duda tienen una experiencia importante en el desarrollo del transporte, no solo en Colonia, sino a nivel nacional. El gobierno nacional ha querido que los sectores que aportan a otras actividades, en este caso la educación, puedan tener determinados beneficios económicos, porque viven de eso y nadie lo cuestiona. El gobierno nacional viene haciendo un esfuerzo muy importante con el fideicomiso del gasoil, para tenerlo subsidiado, que es un elemento importante a la hora de fijar la tarifa del boleto. Tengo entendido que el subsidio del boleto en Montevideo existe desde hace mucho tiempo y la Intendencia ha hecho un esfuerzo con los recursos propios -inclusive cuando no fue considerado por las políticas nacionales de anteriores gobiernos-, que percibe a través de los tributos, para que los estudiantes puedan viajar gratis en el primer ciclo, luego en el segundo ciclo y ahora también en la universidad, brindando un subsidio del 50%, por más que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no lo considere. El gobierno departamental establece una serie de políticas para incentivar a que los gurises puedan seguir estudiando y que el costo del transporte no sea un elemento para la deserción educativa. Es una inversión que estamos haciendo todos, porque en la medida en que más gurises puedan terminar sus ciclos secundarios o graduarse en la universidad, más se beneficiará la sociedad.

¿Cuál es el esfuerzo que hacen los organismos reguladores? Ustedes brindan un servicio de transporte urbano y están regulados por la intendencia. Quisiera saber cuáles son los subsidios que establece la intendencia y qué respuesta han tenido acerca de la problemática que tienen sobre los costos de funcionamiento. El gobierno nacional hace un esfuerzo muy importante pero los organismos reguladores son las intendencias, y no quiero que ustedes queden como rehenes, porque su tarea es sacar los coches y trasladar a los gurises. Por eso queremos saber las respuestas que les ha dado la intendencia sobre este tema.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Este tema no es nuevo. El año pasado recibimos a transportistas de Copay, de Minas, de Soriano y creo que también de Colonia. Entre los planteos que hacen, hay uno central, que es la inequidad del aporte que hace el gobierno nacional. Tengo en mi poder la resolución del 10 de abril de 2014, que convalida un convenio suscrito el 13 de febrero de 2014 entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo, por el cual el ministerio se compromete a pagar el 50% del adicional. Reitero: el 10 de abril de 2014 el presidente de la República resuelve aprobar en todos sus términos el convenio suscrito el 13 de febrero de 2014 entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo.

Agrega que dicho importe será atendido con cargo a los recursos establecidos en el artículo 483 de la Ley de Presupuesto Nacional de 27 de diciembre de 2010, Financiación 1.1 Rentas Generales.

Es una decisión política clara. El Ministerio y Rentas Generales se hacen cargo del 50%, con lo cual el 100% del transporte estudiantil de Montevideo está subsidiado. Nosotros tenemos una opinión contraria al tema y comparto lo expresado por el diputado Adrián Peña. La Comisión tiene conciencia de este asunto, y lo ha planteado a las autoridades; el próximo miércoles concurrirá el director Nacional de Transporte y se le va a volver a plantear este tema. Nos parece que es una inequidad que en cualquier momento va a generar situaciones que no son deseables, como el cese de servicios. Digo esto porque las empresas son empresas, y la realidad es la realidad. Por más voluntad de dar una mano a los gurises -todos estamos de acuerdo con eso-, cuando los números no dan, todos sabemos lo que pasa. En ese sentido, compartimos la preocupación. El tema está en carpeta. La semana próxima, cuando venga el ministro, veremos si podemos lograr algún avance.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Comparto en un cien por ciento lo expresado por el compañero Caggiani. Acá se hablaron de varios puntos. Algunos atacan directamente a la Intendencia de Colonia, porque están vinculados con la incidencia que tiene la División de Transporte del departamento y, otros, rozan al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, principalmente en lo que tiene que ver con el sistema interurbano, que depende de la intendencia. Y ahí tenemos un paralelismo. Podemos hablar sobre lo que es el sistema interurbano. En este caso, el boleto también es tarifado y regulado directamente por la intendencia, e incide en las políticas vinculadas con las camionetas, que son parte de una estrategia política del gobierno departamental. Lo mismo ocurre en Canelones y en el resto de los departamentos. Quizás, los digestos municipales hagan alguna diferencia, pero a nivel de las direcciones se está trabajando en brindar a la sociedad lo que precisa en materia de transporte. Por eso están las políticas de las camionetas Van y demás.

Quiero hacer una pregunta vinculada con los boletos de estudiantes. Tengo entendido que hay que hacer una declaración jurada sobre el monto de los boletos que tiene que percibir la empresa. Muchas intendencias han tenido dificultades en ese sentido. Yo tengo veinticinco años en el sector del transporte. Inclusive, estuve vinculado directamente al ejecutivo de la UNOTT. Conozco varios de los panoramas que están planteando los empresarios, pero también conozco los planteados por los trabajadores. En ese sentido, tengo matices en algunas posiciones, pero reconozco que alguna problemática puede haber. Por ejemplo, en Rivera, cuando llegaban los subsidios, la intendencia los volcaba a otros rubros; no iban directamente a dónde tenía que ir. No sé cuál es la posición de la Intendencia de Colonia, porque desconozco el monto de dinero que llega del ministerio y cómo se vuelcan después a la empresa. Pero si hay una declaración jurada que manifiesta que hay diez, quince, cien, doscientos o tres mil boletos, no puede haber diferencia, más allá de la discusión del 50%, que es otra cosa.

¿A qué agrupación responde este grupo empresarial?

SEÑOR ORSI (Francisco).- Somos patrones.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Pregunto porque por esta comisión han pasado representantes de Anetra, que es la asociación que nuclea a todos los empresarios a nivel de transporte, y nunca han manifestado esas inquietudes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Acá hay un tema central, grande, que tiene que ver con una política de Estado. Me refiero al acceso a la educación. Las responsabilidades que

tenga la intendencia y el gobierno nacional, habrá que discutirlas acá. La política nacional tiene que permitir al estudiante poder acceder a la educación. Yo puedo asegurar -de acuerdo a mi experiencia de diez años en una intendencia- que los estudiantes del medio rural no tienen forma de financiarse si las intendencias, por buena voluntad -aclaro que no tienen ninguna obligación-, no les financian el costo del transporte. Tengamos en cuenta que en muchos lugares no hay líneas regulares, como tampoco las hay en la inmensa mayoría de los pueblos rurales.

Es cierto lo que dijo el diputado Reutor en cuanto a la diferencia en el boleto que llega del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Yo doy fe de eso.

Quiero saber cuándo llega y cuánto es lo que cobran.

SEÑOR ORSI (Francisco).- Con respecto a cuántos boletos vendemos contado y cuántos financiados, debo decir que en mi empresa no llego a vender más del 15% de boletos contado. Después son todos financiados a través de este sistema. El cálculo que me da es siempre el 50%. Se multiplican los kilómetros hechos por 1,832 y por 0,5. Da justito la mitad del boleto. Por ejemplo, si cobrás un boleto de $ 80, terminás en $ 50 o $ 52. Sale entre 0,95 o 0,98 centésimos el kilómetro.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Eso lo fija la intendencia?

SEÑOR ORSI (Francisco).- Este ficto vine del ministerio; este se lo pasa a la intendencia, la que nos informa. Nosotros sacamos el cálculo. Después viene un listado del liceo, donde dice quiénes está habilitados y quienes no.

(Diálogos)

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Quién pone el precio de ese 15% que viaja que no es subsidiado?

SEÑOR ORSI (Francisco).- Los aumentos que nos envía la intendencia vienen del ministerio. La intendencia nunca hizo un cálculo. Todo lo que envía la intendencia salió del ministerio. Si nos pasan un 5%, aumentamos el boleto ese porcentaje y se lo pasan a ellos. El próximo aumento es sobre ese valor. Si no quisiste subir, te quedaste para atrás.

SEÑOR MALÁN (José Luis).- Con el tema del Sucta no sucede lo mismo. El camión sale si trabaja; si no trabaja no sale. El ómnibus tiene que salir todos los días, así llevemos uno o dos pasajeros. Las empresas que estuvieron aquí la otra vez fueron Copay, Compañía Ómnibus Colonia y Berruti, y son las más grandes. Compran de a cuatro o cinco ómnibus, que cuestan entre US$ 180.000 y US$ 200.000. Nosotros no podemos comprar ni uno usado por US$ 30.000. Son diferentes los números que ellos manejan. Yo hoy estoy parado y me siguen pasando el cobro para la próxima semana. La boleta de abril capaz salga para la semana próxima. Pero mientras tanto yo no tengo ni para comer. Como empresario unipersonal de una empresa chica, el día que arranque voy a descontar esos quince días que estuve parado; no los voy a sumar. A mí nadie me va a poder reclamar nada, porque lo que tengo es mío y lo pagué. No sé las empresas grandes, porque hoy están en la mira de la intendencia y de muchos más. Las empresas grandes funcionan, cobran boletos; yo estoy completamente parado. El 100% de mi empresa está parada. Los representantes de la Intendencia de Colonia no se han manifestado. Nos pagarán para la semana que viene o para la otra. Y mientras tanto ¿qué le doy de comer a mis hijos? Yo tengo una gran familia, pero no tengo electricista ni mecánico. Yo soy el electricista, el mecánico, el chofer, el pintor. Nosotros somos todos iguales. Yo trabajo en los ómnibus de mis hermanos; soy el mecánico. Somos tres empresas diferentes que trabajamos en familia y nos estamos ayudando entre todos. Hoy estamos las tres en muy mala situación. No es lo mismo que pare la Compañía de

Ómnibus Colonia o la Empresa Berruti. No van a parar nunca, porque de alguna manera le van a solucionar el tema. Pero la situación económica de las empresas chicas es otra y somos las que estamos comiéndonos todas las verdes; maduras no tenemos ninguna. En el caso de mi compañero si mañana deja de hacer el servicio, Berruti se lo hace. En el caso mío no lo va a hacer nadie, y en el caso de mi compañero que va a Bocas del Cufré, tampoco. Esas localidades van a quedar sin servicio. Y nadie se preocupa.

En los ómnibus suben escolares, policías, bomberos. La ley da beneficios para todo el mundo. El otro día le hice el turno a mi compañero y fui a Bocas del Cufré. Miré por el espejo y el ómnibus estaba lleno. ¿Saben cuántos boletos vendí? Ninguno. Ahí tenemos el problema. No somos un Cutcsa. Ustedes dicen, en Montevideo le pagan el cien por ciento. ¿Y por qué le pagan el cien por ciento si yo veo que los ómnibus de Cutcsa van hasta arriba? Y con todo están cerrando cooperativas, porque llevan plata para otro lado. Nosotros lo sabemos. Nosotros no hacemos eso. Con mi señora hablamos de vender los ómnibus, pagar lo que debemos y ponerme a cortar chircas porque me da mucho más que esto. Lo poco que había logrado desde el 2002, cuando me abrí de la empresa de mi padre hasta ahora, lo estoy vendiendo.

¿Quién fija el precio? La intendencia. ¿Quién fija los pagos? La intendencia. ¿Cuándo nos pagan? Sabemos que ahora viene el aguinaldo en junio. ¡Agarrate cuando vayamos a cobrar! Y yo cobro el 99% de esto. En la Intendencia de Colonia se votaron en el presupuesto el 60% de aumento. ¿Y me vienen a decir que no pueden pagarnos? Vamos; es una tomada de pelo.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- ¿Cuál es el nivel de adeudos que tiene la intendencia con ustedes? ¿Cuánto representa eso en el ingreso mensual?

SEÑOR MALÁN (José Luis).- A mí me están debiendo abril y mayo. Para mí representa el 99% de lo que cobro. Ese es mi porcentaje en el servicio urbano en Nueva Helvecia. Antes no había urbanos. El año pasado en el urbano a Nueva Helvecia llamamos tres veces a la policía por la gente que andaba en la vuelta. No nos podemos tapar los ojos por eso. Antes no pasaba nada, ahora sí.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- ¿La declaración jurada contempla el total de los boletos?

SEÑOR ORSI (Francisco).- Nosotros recibimos del centro de estudio un listado de estudiantes. Si viene con A está habilitado y si viene con B está de baja. En base a los que tienen la A se saca la cuenta de los kilómetros que recorre cada uno, se los multiplica por 1,832 y por 0,5 y te da el 50% del boleto. Se hace una factura de crédito y se envía el listado con la factura a la intendencia. Sabemos que hay empresas que pasan la B. La intendencia debería controlar. Nosotros no lo hacemos pero sé que ha pasado. Ahí empieza a faltar dinero. Hacemos la boleta a mes vencido porque las partidas del ministerio se envían trimestralmente.

SEÑORA REISCH (Nibia).- Respaldo en un cien por ciento lo que han dicho tanto José Luis Malán como Horacio Orsi, porque sé que la situación es así.

Se ha generado un problema social importante que no solo afecta a los estudiantes de las zonas urbanas. Por ejemplo, hay diez alumnos de las playas que si no salen en los servicios que prestan estas empresas, no tienen cómo hacerlo, porque es la zona de la Colonia profunda. Hay dos estudiantes de la Ruta N° 53, veinticinco de Cufré y veinticinco alumnos de CADI, que son discapacitados. Es muy importante el servicio que brindan estas empresas, porque si hay un niño o joven que se duerme, el chofer para el ómnibus y le avisa para que se baje donde corresponde, y con los discapacitados tienen un trato especial, contemplando cada situación.

Cufré está a 20 kilómetros de Nueva Helvecia, pero si no hay ómnibus, no hay cómo conectarse a un centro de estudio. Además, la enfermera y el policía van en el ómnibus, así como todos los que brindan servicios en ese lugar. La enfermera está pagando de su bolsillo para poder ir en auto, pero no sabe hasta cuándo va a poder hacerlo. O sea que se está arriesgando la posibilidad de que las pocas personas que brindan servicios en las localidades puedan llegar a sus lugares de trabajo.

Sé que en el Parlamento no podemos resolver. No obstante, creo que sería interesante que cuando concurra el director Nacional de Transporte se le trasmita todo lo que aquí se ha hablado en torno al problema que están teniendo el departamento y la sociedad de Colonia.

A mi entender, hay que trabajar por un porcentaje de subsidio mayor y para que se paguen en fecha las partidas. Digo esto, porque los atrasos de 60 días generan a las empresas $ 20.000 o $ 25.000 de recargo en el combustible, en los seguros y si se compran cubiertas financiadas el precio va a ser otro. Entonces, más allá de la buena voluntad que tienen y del aporte que están haciendo a la sociedad como empresa, llega un punto en que es totalmente inviable.

Se trata de un problema muy serio para el departamento de Colonia desde el punto de vista social, no solo para los estudiantes, sino para todos los que residen en la Colonia profunda que sin el servicio de estas empresas no tienen cómo salir de donde viven.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Me gustaría saber cuánta gente depende de estas empresas y si han solicitado algún beneficio de tributos a la Intendencia. Yo soy de Durazno y en mi departamento las empresas transportistas tienen subsidios importantes para cubrir el 50%.

SEÑOR MALÁN (José Luis).- En total son 17 personas, es decir que es un trabajo sumamente familiar.

Yo he tramitado muchas veces el subsidio y nunca me han dado ningún tipo de respuesta.

SEÑOR ORSI (Horacio).- Tuve un subsidio de la Intendencia durante la administración anterior que cubría la diferencia del boleto. Sin embargo, este gobierno no lo pagó más y actualmente el intendente Moreira me dijo que me iba a dar el 50% del 50%, y que quieren que paguen los padres. Hice una reunión con los padres para informarles que iba a cortar el servicio y que buscaran alguna solución, porque yo no podía seguir más con la empresa. En esa reunión los padres manifestaron la voluntad de pagar. No obstante, me llamó el intendente medio enojado y me dijo: "Dígame una cosa Orsi, usted dice que le falta dinero y no le quiere cobrar a los padres que quieren pagar". Yo le dije: "Si usted me quiere ver preso, yo les cobro", y me dijo: "¿Por qué?" A lo que yo respondí: "Usted es jurista, yo no. Si yo les cobro voy en contra de la ley que dice que el boleto debe ser gratuito y se me ponen de punta un montón de padres". Algunos quieren pagar, pero no todos, porque la ley establece que el boleto estudiantil es gratuito y no se puede ir contra eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho la presencia de la delegación en el día de hoy.

Doy fe de que esta problemática se da en todo el país y que las Intendencias hacen un esfuerzo enorme, pero no tienen la obligación de hacerlo. Por lo tanto, no se trata de un problema de una Intendencia, sino que cada una maneja la situación de manera diferente y hacen un esfuerzo enorme.

Trasmito tranquilidad a la delegación porque este tema nos preocupa, ya que la mayoría no somos de Montevideo y vivimos estas situaciones todos los días.

(Se retira de Sala la delegación de las empresas de transporte del departamento de Colonia)

(Ingresa a Sala el Director General de Tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al señor Marcelo Metediera, Director General de Tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones.

La convocatoria se realizó a raíz de una solicitud del diputado Adrián Peña, ya que hemos recibido varias delegaciones vinculadas al transporte y surgió la idea de invitar a las autoridades correspondientes tanto de la Intendencia de Canelones como de la de San José para conversar sobre la problemática del transporte en el área metropolitana.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- A nivel de transporte, en Canelones venimos trabajando para consolidar el sistema departamental como tal. En nuestro departamento el sistema está licuado con lo que es el sistema metropolitano, porque hay muchas zonas del departamento que son atendidas por esa modalidad que depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En 2013 se hizo un reordenamiento de las líneas de transporte debido a una situación particular. El desarrollo del transporte departamental se venía dando a través de empresas familiares que cubrían algunas líneas y las restantes las hacían las que también realizaban el servicio metropolitano, por lo que era una especie de servicio residual. Esto tomó otro cuerpo a partir del año 2013, ya que se hizo necesario discutir y planificar de otra manera el transporte canario.

En este momento, estamos en la etapa de actualización de datos de las empresas en cuanto a la administración, la distribución de los trabajadores por sección, el estado de las flotas y la incorporación de tecnología. También estamos intentando acceder a alguna financiación. Cabe aclarar que para una empresa departamental comprar un vehículo de los años 1993, 1994 o 1995, que están al límite del tiempo de vida establecido por la normativa, es un esfuerzo muy grande por las características que tiene el transporte del departamento. Entonces, estamos tratando de buscar posibles financiamientos que permitan a las empresas acceder gradualmente y en forma programada a una renovación de coches para mejorar la calidad del servicio. Insisto en que hasta no hace mucho tiempo el transporte departamental era el residuo de todos los otros sistemas. Para hablar claro, el transporte departamental renueva coches que van para el interior del país y en el sistema metropolitano se produce la misma lógica. Por eso pretendemos que se produzca un cambio.

En materia de tecnología, hay solo dos empresas chicas de la zona de Tala que les falta incorporar nuevas tecnologías. Las otras ya las tienen incorporadas y hay una empresa que la compró y está en el proceso de implementación. Esto junto con la complementación con los otros subsistemas, nos va a dar la posibilidad de hacer las combinaciones que el departamento necesita.

También estamos trabajando con las líneas transversales. El departamento tiene mucha conectividad con Montevideo, pero no tiene conectividad transversal. Un ejemplo bien gráfico es que para trasladarse de Ciudad de la Costa a Las Piedras necesariamente hay que ir por Montevideo. Entonces, tenemos un primer anillo que sería esa zona; un segundo anillo de línea transversal que involucra a Sauce, Suárez y Toledo con Ciudad

de la Costa, y un tercer anillo que sería la zona de Tala, Míguez y Soca con Atlántida. Entendemos que esa conectividad transversal en el departamento sumada a la implementación de la tecnología va a permitir una movilidad muy interesante. Es decir que estamos ordenando la estructura del sistema departamental.

Asimismo, para nosotros es muy importante comenzar a integrar la accesibilidad en los coches. Si bien hay antecedentes a nivel nacional y departamental, si comparamos los tiempos de ejecución y los resultados concretos, no hay demasiado avance. Por lo tanto, para Canelones es un gran desafío y queremos incorporarlo por lo menos como programa de trabajo.

Esta explicación ha sido a muy a grandes rasgos. Tendría que detallar muchas otras cuestiones ya que hay diferencias en los subsidios del transporte y en el ámbito metropolitano. Sería bueno discutir sobre los subsistemas, qué atiende uno y otro, y cómo se podría complementar.

Por otro lado, también estamos haciendo un trabajo con los taxis y no solo estamos determinando la cantidad y el lugar, sino también las condiciones de trabajo y la accesibilidad. Este tema también está avanzado.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Es un gusto recibir al señor director Marcelo Metediera, quien conoce el tema del transporte desde hace mucho tiempo. Confiamos en todos estos cambios y avances que se van a dar para mejorar esa conectividad en el departamento.

Como bien señalaba al comienzo de su exposición, la gran mayoría de los habitantes del departamento se mueve a través del transporte metropolitano y no por las líneas departamentales. Todos los días, miles de canarios se trasladan con el transporte que regula el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si bien el tiempo no es mucho, me interesa conocer la visión del director en cuanto a estos aspectos puntuales. Nosotros estamos abordando el tema del transporte en general, sobre todo, del área metropolitana, y por esta razón nos visitaron los directores de las intendencias. Nos parece que este es el momento para comenzar a replantear todas estas cuestiones. Por lo tanto, nos interesa conocer la opinión del director de transporte con respecto al subsidio y la diferencia que existe con Montevideo; esta discusión se viene dando desde el año pasado como mínimo y no desde que yo estoy como diputado.

Asimismo, nos interesa saber acerca del consorcio metropolitano y quiénes lo integran y cómo está funcionado, pregunta que todavía no me la han podido responder.

La otra pregunta tiene que ver con los cambios que ha habido; por ejemplo, la empresa UCOT absorbió a una cooperativa que era CUTU. A su vez, COME tomó líneas de San José como las de Solfi y así se han dado estos procesos. Me gustaría saber cómo ha sido ese proceso de integración del sistema urbano con el suburbano, dado que tenían diferentes regulaciones, condiciones y aportes. También quisiera conocer cómo ello ha impactado en el número de las empresas.

Lo siguiente, para nosotros, es muy importante: Copsa, Ucot, Compañía del Oeste, Cita, todas las empresas que transportan gente de Canelones, que dependen del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Quisiera conocer la situación y el estado de las empresas en todo el sentido, en cuanto al nivel del servicio, la situación económica y su viabilidad. Nosotros estamos viendo que allí hay problemas. No olvidemos que Raincoop, que está en un momento crítico, también realiza viajes a Ciudad de la Costa y a la Costa de Oro y es una línea importante. Es más: los vecinos nos plantean permanentemente la necesidad de restablecerlas, en la medida en que las líneas van faltando.

Ese combo de preguntas -sé que estos temas apasionan al señor director- es amplio y en poco tiempo queremos tener una idea de la situación de Canelones en todos estos temas.

SEÑOR NIFFOURI (Amin).- Antes que nada, quiero agradecer a la comisión por recibirme. El compañero Olaizola me avisó que venían las autoridades de Canelones y quería escuchar las novedades sobre el tema de ese departamento, de la famosa área metropolitana y todo lo que tiene que ver con el transporte de pasajeros, porque saber sobre estos temas es bien necesario.

Por otra parte, quisiera conocer cómo vienen implementándose las soluciones a raíz de la problemática del año pasado con la empresa Copsa. Todos saben que a partir de ese problema la Intendencia de Canelones quitó a Copsa algunas líneas y se las concedió a otras empresas. Por esta razón, me gustaría saber cómo viene funcionando esta cuestión a partir de esta decisión. En este momento, nuestra visualización es que el transporte de Canelones quedó incluido en una zona metropolitana para recibir los beneficios, aunque, a veces, queda por fuera de ellos.

En el período anterior integré esta comisión y discutimos sobre la creación del famoso corredor Garzón. Recuerdo que antes de que se inaugurara, dijimos que lo veíamos en forma negativa ya que terminaría influyendo en los vecinos de Canelones y al final terminó sucediendo eso. Los viajes eran mucho más largos que antes.

A veces se implementan algunas medidas, ciertos subsidios para determinadas empresas que después perjudican a las del departamento. Yo he vivido toda la vida en Las Piedras y recuerdo el servicio de la línea 275. Había que bajar antes del puente porque así el boleto era más barato. Después, esto se fue implementando porque a la propia población le sirve que el servicio ingrese a la ciudad al mismo precio. Sin duda que esto para el usuario es un buen servicio, pero termina perjudicando a las empresas del departamento; en este caso, era Cutcsa que termina cobrando ese subsidio que no tienen las empresas del departamento. Habría que analizar cómo mantener ese equilibrio para tratar de defender a las empresas del departamento. En este sentido, me gustaría conocer qué planificación existe al respecto.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Está claro que en cuanto a los subsidios en el transporte, hay diferencias en los distintos subsistemas. Tenemos diferencias en los subsidios directos que reciben las empresas de Montevideo por parte del Ministerio de Economía y Finanzas. En este momento, tenemos el sistema urbano de pasajeros de Montevideo, el sistema metropolitano y el sistema departamental canario. En algunas cosas, el transporte de Canelones es igual al del resto del país, pero en esos tres niveles tenemos distintos tipos de subsidios.

Concretamente, la Intendencia de Montevideo aplica un subsidio directo al transporte urbano de Montevideo y, a su vez, tiene algunos otros subsidios que vuelca el Ministerio de Economía y Finanzas. Esto es parte de la explicación de por qué la diferencia en los valores de los boletos en un sistema y en otro. Por ejemplo, en Las Piedras, en una misma parada hay tres tipos de boletos distintos en función del servicio de transporte que pase por allí. Después, tenemos otro tipo de subsidio como, por ejemplo, al gasoil, al boleto, que también tiene tres niveles de compensación diferentes. En el caso de Canelones, es el subsidio que menos paga.

El valor del gasoil que paga el transporte departamental de Canelones es el más caro de todos. Y ahí hacemos una observación. En general, el transporte canario une dos localidades con una zona rural intermedia. Para establecer la base de horario se tiene en cuenta a los centros de estudios. Se anda por caminos de tierra, se lleva a los gurises a

la escuela y al liceo y no mucho más. Entonces, cuando mira el sistema, uno se pregunta cómo se puede equilibrar a nivel de subsidios esta incompatibilidad. Esta es la discusión que venimos dando.

Por otra parte, el consorcio público del sistema metropolitano del transporte es un acuerdo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las intendencias de Montevideo, Canelones y San José. Es un ámbito con reglas de juego y, fundamentalmente, de discusión política del transporte donde se habla de lo que se pretende hacer dentro de la zona metropolitana. Ninguna de las intendencias o el propio ministerio, puede salir con el planteo que no vaya en línea metropolitana porque, de lo contrario, nos haría retroceder.

Si bien entendemos que es un ámbito político de discusión del transporte, no es un ámbito de ejecución propiamente dicho. Sería necesario dar al sistema metropolitano otra forma de funcionar, inclusive, con cierta autonomía, es decir, que tenga poder de decisión. Hoy, el poder de decisión es político y lo que se ha hecho se acordó, se discutió mucho pero creemos que le está faltando otra institucionalidad distinta que permita accionar efectivamente sobre el transporte metropolitano como tal.

En este nuevo período todavía no ha funcionado el consorcio metropolitano. Por ejemplo, Canelones nombró al delegado que, en este caso, soy yo. No sé si Montevideo y San José han determinado quienes son sus representantes y si esa situación puede ser un impedimento para la convocatoria. En función de ello, hemos resuelto dar un paso atrás y consolidar el sistema departamental que permita plantearse estas situaciones de forma distinta.

En cuanto a la integración de los sistemas y las fusiones, la integración de las líneas de las empresas departamentales con las empresas urbanas de Montevideo de alguna forma tenía como objetivo consolidar el trabajo en función de estos posibles cambios que se iban a dar como, por ejemplo, el avance de la tecnología, la estructura de costos que, a mi entender, se venía ajustando mucho y bien en cuanto a una paramétrica que tenía incluidos los costos, que no eran reales, y por ahí no iban al salario del trabajador o se volcaba al beneficio de los subsidios que, insisto, no son para las empresas sino para las personas. Eso iba ajustando la situación.

En el caso de CUTU -que era donde trabajaba- y de Coetc los nuevos desafíos quizás podrían ser una causa de pérdida del trabajo. Creo que la opción de la fusión llevó a consolidar, insisto, primero al trabajo, a mirarlo desde una visión metropolitana y mucho más integradora.

En relación al estado de las empresas, va de la mano con esto que decía y acá simplemente voy a intentar colectivizar un pensamiento dando una opinión personal. Cada subsistema tiene sus realidades; conozco el resto pero no sería apropiado entrar en detalles. Creo que hay diferencias en los sistemas de transporte que hacen que las reglas de juego no sean las mismas. Acá hay que separar, por un lado, al sistema cooperativo y, por otro, al sistema de sociedad anónima que tienen otro tipo de tributación, otras condiciones para el trabajo, lo que hace que, al momento de prestar el servicio, las reglas de juego no sean las mismas y tampoco los costos asociados.

Este es el caso de COME, que tiene un sistema de micros, cuando la paramétrica para fijar el precio del boleto comprende un puesto de guarda. Estas son diferencias reales. Hay trabajadores que tributan por el 25% y, otros, por un ficto. Estas son diferencias que se dan al momento del costo operativo para trabajar.

Esto ha sumado alguna decisión no muy feliz de tener esos cuidados y a complejizar ciertas empresas, particularmente, a las cooperativas.

En cuanto a la redistribución de las líneas de Copsa, recuerdo que ante el planteo de la empresa en el sentido de que un determinado día entregaría nueve líneas, que eran de carácter social -ellos se encargaron de informar sobre la pérdida mensual que tenían con esa línea-, les dijimos que este es un sistema equilibrado y que, para mantener ese equilibrio, necesitábamos quitar alguna otra línea a efectos de dar posibilidad de sustento a las empresas que fueran a absorber ese servicio. Abriendo un juicio de valor, creo que no se vio que eso pasara en la práctica, porque, de un día para el otro, no quedó ninguna línea sin salir y la gente no perdió el servicio. Había directivas concretas: se debía respetar el horario que se hacía habitualmente -no se podía cambiar- y cumplirlo en tiempo y forma. Esa era otra dificultad que teníamos. Visualizamos ese cambio sin inconveniente.

Se produjeron algunos inconvenientes, que son naturales en el transporte, por el cambio de horarios de invierno a verano. Se planifican los horarios, se coordinan, se discuten, se aprueban y, después, generalmente a los diez o quince días, se van ajustando; por ejemplo, puede quedar desenganchada la pasada por un lugar y llegar diez minutos más tarde a los centros de estudio, pero se ajustan. Ese tipo de ajuste se hace en forma permanente, en cada cambio de horario; no se hace específicamente por una medida.

Entonces, creemos que no hubo dificultad con la medida concreta. Consideramos que apunta a racionalizar el sistema. Recordemos que en algunos lugares pasaban dos empresas compitiendo y hoy pasa una sola, a la que *frecuenciamos* el horario y el servicio. Entendemos que eso es mejor y que permite generar un ahorro en el costo. Por lo tanto, creemos que no hubo dificultad en este aspecto.

Con respecto a la línea 175, para graficar en una línea el ingreso de las líneas departamentales a Canelones, creemos que cumplieron una función en su momento, pero que hoy debería formar parte de una discusión general. ¿Por qué digo esto? Porque me parece que no es justo que el pasajero urbano de Montevideo esté subsidiando el transporte que corresponde que subsidien otros. No es justo que una extensión de línea implique abrir la frecuencia de transporte y que, por lo tanto, el vecino de Montevideo tenga menores frecuencias como producto de esas extensiones.

Considero que cada subsistema debe atender la gente que le corresponde. Con las líneas departamentales deberemos encontrar la forma de nutrir a las metropolitanas; estas deberán buscar la manera de llevar rápido a los vecinos de Canelones y de San José hacia Montevideo y las de Montevideo, deberán tener la movilidad interna. Nosotros, por lo menos, no estamos de acuerdo en que sigan avanzando más las líneas de Montevideo dentro de Canelones. Consideramos que habría que tomar medidas para que estas volvieran a su funcionamiento normal; obviamente, nos puede costar caro. Pienso que cada subsistema debe atender lo suyo y, para eso, debe tener todas las condiciones.

Insisto: creo que hoy Montevideo es una cosa y el resto del país, otra. La realidad demuestra que el área metropolitana es una cosa y el resto, otra. Hay que tener esos cuidados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se habló de la Intendencia de Montevideo haciendo referencia al subsidio directo al transporte urbano y de otro subsidio del Ministerio de Economía y Finanzas. Solicito que se amplíe al respecto.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Una de las preguntas que quiero formular tiene que ver con el subsidio.

Acabamos de recibir a una delegación de Colonia sobre ese tema. Aquí estaba instaurada la diferencia que existe entre el financiamiento al boleto estudiantil de

Montevideo, que hoy por hoy lo hace cien por ciento el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el del resto del país, que es diferente. Eso supone un costo mayor para las empresas que trabajan fuera de Montevideo a la hora de financiar ese boleto. ¿O no es así? Aquí hemos recibido a empresas del interior del país con ese reclamo y hemos solicitado la misma relación de subsidio en Montevideo que en el interior del país, pero queremos conocer su opinión al respecto.

En segundo término, más allá que de lo expuesto surge que el consorcio metropolitano será muy positivo -en los hechos, hoy, no existe, por lo menos, desde hace un año-, cuando el Ministerio toma la decisión de la extensión de líneas -como se nombró recién-, ¿se hace alguna consulta, en este caso, a la dirección del departamento?

En tercer lugar, hemos recibido aquí la inquietud por una resolución del Ministerio en el marco del fideicomiso del gasoil, pero posterior, que genera un premio por eficiencia. Se nos ha dicho que, en los hechos, es un premio que hoy solo recibe la empresa Cutcsa; hace algún tiempo, también lo recibía COME. Dos sociedades anónimas. Se nos ha señalado que se trata de cifras importantes; la delegación de Raincoop manifestó que suponía US$ 6.000.000 en un quinquenio. Nos preocupa la concentración en una sola empresa de transporte, en el caso de Montevideo -también trabaja en Canelones-, de una suma tan elevada. Esta sería una medida que tendería a reforzar esa diferencia y no a generar un sistema más equitativo, además de todo lo que se acaba de señalar en cuanto a las diferencias entre el sistema cooperativo y el de las sociedades anónimas.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Quiero hacer algunas apreciaciones con relación a las diferencias de esta reunión con la que tuvimos anteriormente con algunos empresarios de Colonia. Estamos viendo la misma dificultad en territorios diferentes, y las distintas visiones que tienen los empresarios en territorios diferentes. Parece una cuestión menor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar que una es pública y otra, privada.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Así es.

No obstante, en cierta manera, el subsidio del 50% del boleto estudiantil quizás también forma parte de las preocupaciones que manifestó el señor Metediera en su relato, pero no influye en las empresas, porque no se ha hecho un manifiesto en ese sentido en esta Comisión.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Sí se han hecho planteos.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Entonces, pido disculpas; no estuve en esa reunión.

Se siguen implementando políticas sociales, como el boleto de combinación canaria y otros, como las líneas no solventables. En ese sentido, quiero saber cómo se confecciona la paramétrica y cuál es el costo en el salario, que también tiene incidencia en la parte empresarial.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- En cuanto a los subsidios en Montevideo, la Intendencia realiza aportes desde sus arcas al boleto -no tengo los valores exactos- y el Ministerio de Economía y Finanzas también aporta al transporte urbano de Montevideo. Eso hace una diferencia. Se tiene dos tipos de subsidios diferentes, que es algo que no pasa en el resto de los sistemas.

Con relación al subsidio del boleto de estudiantes, hicimos un trabajo en el Congreso de Intendentes, y les planteamos a cada intendente que expresara esta realidad al presidente, en las reuniones unilaterales que tendrían. Honestamente, manejo lo departamental de Canelones y lo metropolitano, por el trabajo anterior que tuve. Por lo tanto, no sé si hay diferencias entre Canelones y el resto del interior. Ahora, los subsidios

del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a Canelones son los mismos. La forma de subsidiar es la misma. Se está trabajando con la aplicación de la tecnología a efectos de bajar el abuso que existe en la actualidad con boletos que se dan y que no se usan. Entendemos que se deben ajustar los valores del subsidio a efectos de que las empresas queden equilibradas. Si un pibe tiene cincuenta boletos y usa veinte, mientras que la empresa cobra cincuenta, se le debe bajar a veinte. Se debe tener cuidado, por lo menos, en el transporte departamental.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El boleto a que hace referencia está subsidiado en un 50%?

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Ese es un valor fijo correspondiente a 12 kilómetros. Se paga parejo ese valor; representa el 50% del valor del boleto común.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- La pregunta que hice con relación al subsidio tenía que ver con esta realidad de que el boleto estudiantil en Montevideo lo financia Rentas Generales en un cien por ciento, pero en Canelones, es el 50%.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Exacto. En Canelones y en el área metropolitana el boleto es financiado por el Ministerio de Economía y Finanzas, con las partidas para el boleto estudiantil, que fue dado en etapas. El cien por ciento del boleto subsidiado en Montevideo, al valor del transporte, no sé de qué parte sale. En nuestro caso, es así.

En el caso del consorcio metropolitano, este existe. Estamos trabajando en la encuesta de movilidad metropolitana. No estamos discutiendo específicamente temas concretos del transporte. A nuestro entender, se debería ampliar la discusión y no limitarla solo a este plan de movilidad que se está haciendo a nivel metropolitano. Pero existe, y funciona, aunque debería incluir otras discusiones que no se están abordando.

Me voy a referir al premio por eficiencia. Como regulación, está establecido un gasto de combustible y tiene un subsidio. Creo que el premio ya es cumplir con lo que establece la paramétrica; si uno está por encima, mejor. Pero recibir un premio por algo que está regulado y establecido, en lo personal, entiendo que no debería darse.

Se preguntó sobre la estructura de costos y el salario. El salario del trabajador del transporte tiene diferencias en el interior del país. Esto también es producto de una discusión a nivel sindical en los Consejos de Salarios para ver cómo se avanza a efectos de que a igual tarea, igual remuneración. Eso lleva un proceso. Pero es cierto que el salario, en el interior del país, es diferente: en el área metropolitana, Maldonado y Colonia y el resto del interior. Y la incidencia es distinta en la paramétrica; tiene menos incidencia en el interior del país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al director lo concreto, conciso y claro de lo que ha manifestado. Eso nos permitió cumplir con nuestro horario.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Quiero dejar planteada una preocupación con respecto a UBER.

El transporte regulado se hace para la gente. Solicitar que haya una tarifa que tenga ciertos criterios unificados -como hemos dicho-, un horario y que se cumpla, y que el transporte llegue a todos lados; eso es regulación. En lo personal, me preocupa que esta forma de transporte no regulado afecta directamente el servicio que se puede dar a la gente.

También me preocupa, en lo personal, que el proyecto de ley que está en discusión a nivel parlamentario resuelve una parte de la historia. Va a llegar un momento en el que se pondrán de acuerdo, encontrarán la forma de regular el servicio, pero cuando vayan a

tener que adjudicar el servicio, no lo podrán hacer, porque no se está atacando el tema de fondo: cómo se regula, si se regula o no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su presencia.

(Se retira de sala el director general de Tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones)

SEÑOR PRESIDENTE.- Acaban de confirmar que el Congreso de Intendentes nos va a recibir el día 22 en Carmelo. Solicito a los integrantes de la Comisión que vayan confirmando asistencia.

(Ingresa a Sala el director General de Transporte de la Intendencia de San José)

——La Comisión da la bienvenida al director General de Transporte de la Intendencia de San José, Marcos Reyes Bertolini. La Comisión hace bastante tiempo que está tratando de interpretar, entender y analizar el sistema de transporte de pasajeros de todo el país y por lo tanto estamos recibiendo a diferentes delegaciones. Queremos tener una visión general para entender cómo funciona en diferentes lugares y cómo se aplican los subsidios al boleto estudiantil y al boleto común.

SEÑOR REYES (Marcos).- Casi todas las empresas que tenemos son interdepartamentales, aunque contamos con algunas departamentales que trabajan en la zona rural, a las cuales la Intendencia les subsidia el combustible, ya que la cantidad de pasajeros en ese recorrido es mínima. En la última inspección que hicimos, constatamos cinco pasajeros en todo un recorrido. Esas líneas departamentales hay que subsidiarlas, si no, no pueden cubrir el servicio.

Tenemos una realidad distinta en Ciudad del Plata, el área metropolitana. La gente que viaja de Montevideo a Delta del Tigre cuenta con el boleto metropolitano y el resto no tiene ese beneficio, si bien Ciudad del Plata es una única ciudad. El intendente apunta a que toda Ciudad del Plata cuente con boleto metropolitano, porque hay una diferencia de $ 30 a $ 50.

También tenemos líneas interdepartamentales como Cita y Cotmi y durante los dos años que hace que estamos en la Dirección no hemos tenido problemas. Simplemente, en este último año venimos inspeccionando y constatamos que se ha incrementado mucho el uso de las camionetas. Hay diferentes empresas del departamento que compiten con las líneas interdepartamentales.

En cuanto a los coches escolares, a veces, las empresas tienen algún retraso en el cobro de los abonos, pero dentro de lo normal.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Hubo un cambio en el área metropolitana: la empresa Solfy ahora es de Come. ¿Eso supuso algún cambio en los niveles de servicio, en la estructura de costos de la empresa?

Quisiera conocer la opinión de la Intendencia sobre las diferencias que existen entre el subsidio del boleto estudiantil en Montevideo y el resto del país. Me gustaría saber si la Intendencia tiene posición en ese sentido y si ello afecta los costos.

También quisiera saber quiénes integran el consorcio metropolitano, cuánto hace que no se reúne y si ustedes han designado miembros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hace un tiempo recibimos una delegación de padres de estudiantes que iban al liceo de Nueva Helvecia. Hablé con los dos intendentes, porque creo que la mayoría eran estudiantes de San José, y por lo que nosotros sabemos, el problema se solucionó, pero queremos confirmar si efectivamente es así.

Con respecto al medio rural, me gustaría que abundara un poco más sobre el transporte de estudiantes, porque el hecho de que la Intendencia subsidie el gasoil es un tema a tener en cuenta y se lo plantearemos a la delegación del Ministerio cuando concurra. Uno de los problemas más graves es que no se consigue que las empresas tengan líneas rurales, en primer lugar por los caminos y, en segundo, por la cantidad de pasajeros, que es muy poca.

Quisiera que se explayara un poco más en el subsidio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque usted dijo que hay atrasos.

SEÑOR REYES (Marcos).- En cuanto al transporte rural, mantuvimos una entrevista con el intendente y las empresas de línea departamental y muchas nos manifestaron la posibilidad de devolvernos las líneas porque no podían cubrir los costos. Si bien la mayoría de los pasajeros eran escolares, manifestaban que tenían atrasos en los pagos de los abonos y que con la cantidad de pasajeros comunes que levantaban no cubrían los costos de la línea. Nosotros optamos por subsidiarla en la cantidad de kilómetros que ellos realizan. Se fijó un parámetro, y se las subsidia con gasoil por kilómetro realizado.

En cuanto a las empresas Come y Solfy, debo decir que mejoraron bastante. La empresa Come mejoró los ómnibus y brinda un buen servicio. Nunca tenemos quejas. El reclamo permanente de los ciudadanos de Ciudad del Plata está vinculado con la diferencia del costo del pasaje. Fuera de eso no tenemos inconveniente. Inclusive, estamos trabajando para lograr una terminal de ómnibus en Ciudad del Plata a fin de seguir mejorando el servicio.

El representante del consorcio metropolitano era el doctor Diego Guadalupe, quien fuera delegado por la intendencia para participar. Últimamente no hemos tenido reuniones. Estos temas relacionados con el área metropolitana y la competencia desleal de las camionetas los venimos trabajando bien a través del consorcio metropolitano desde el período anterior.

El tema de los estudiantes de Nueva Helvecia está resuelto.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Me gustaría saber desde cuándo no se reúnen con el consorcio metropolitano. Además, me gustaría conocer vuestra opinión sobre la diferencia en los subsidios.

SEÑOR REYES (Marcos).- En este período no nos hemos reunido con el consorcio metropolitano.

En cuanto a la diferencia, el gobierno departamental no tiene ninguna postura. No lo hemos hablado con el intendente, pero tampoco hay reclamo de las empresas del departamento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco mucho los comentarios y vuestra presencia.

(Se retira de sala el Director General de Tránsito de San José)

(Ingresa a sala una delegación del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo- Uruguay)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo- Uruguay, integrada por el presidente, señor Juan Daniel Balbiani, el secretario, señor Gustavo Scanni y el señor César Pérez.

Tratamos de convocarlos rápidamente a raíz de un planteo que nos hicieran a través de una carta, solicitándonos una entrevista con el propósito de exponer los problemas

actuales del sector que son de inusitada gravedad. Además, expresaban que necesitaban hacerlo antes de que concurriera el director nacional de tránsito.

SEÑOR SCANNI (Gustavo).- Agradecemos que nos hayan recibido rápidamente. El año pasado estuvimos en esta Comisión y planteamos muchas inquietudes, de las cuales muy pocas se han solucionado y otras siguen en el debe. Además, actualmente se han generado otras situaciones problemáticas.

El sector está atravesando por una situación bastante difícil. Para los que no saben es importante decir que nuestro sector está integrado aproximadamente por 1.000 empresas y más de 3.500 vehículos, lo que implica más de 50.000 asientos. Son datos estadísticos, porque en una mínima porción ingresan las empresas de servicio regular que también hacen turismo. Este es uno de los eternos problemas que tenemos y no se ha encontrado solución.

Hoy las empresas que estamos constituidas legalmente nos encontramos con competencias desleales desde varios puntos de vista. Hay mucha informalidad, que tiene que ver con las personas o seudo empresas que compran vehículos y los alquilan, por lo que pagan lo mínimo posible y trabajan. Evidentemente, los costos operativos de esas seudo empresas distan mucho de los nuestros.

El otro problema que tenemos es con las empresas de línea regular, mayormente con las de larga distancia que son las que salen de Tres Cruces. Nosotros estamos haciendo un estudio, porque consideramos que esas empresas han traído más vehículos que los que precisan para el uso de la línea. Entonces, tienen vehículos ociosos y salen a competir con nosotros. Esa competencia tiene que ver, por ejemplo, con las licitaciones del Ministerio de Desarrollo Social, que es uno de los organismos del Estado que más ómnibus pide. En la página web se puede apreciar que el 99% de esas licitaciones son ganadas por empresas de línea regular de larga distancia en base a precio. La que más interviene es la empresa Turismar, y también Copsa y Rutas del Sol. Turil tiene unos servicios que ganó a través de licitaciones, que podríamos hacer nosotros, pero es la que menos influye porque no hace turismo.

Además, hay que recordar que esas empresas tienen un combustible subsidiado. Hace un tiempo expliqué esto en la Comisión respectiva del Senado y los representantes de Anetra, que es la gremial que agrupa a las empresas de ómnibus de línea de servicio regular, tomaron a mal nuestras declaraciones. No obstante, es la realidad y nunca nos llamaron para aclarar las cosas. Existen varios tipos de subsidio, según el tipo de línea que se realice. Hay subsidios a las líneas departamentales -olvidémonos de Montevideo y pensemos en las líneas departamentales fuera de ese departamento-, suburbanas, metropolitanas, de media distancia y de larga distancia. Todas tienen un subsidio distinto. El subsidio de las empresas de larga distancia consiste en considerar que un vehículo gasta 1 litro de gasoil cada 3 kilómetros y se subsidia en base a los kilómetros que realiza con esa paramétrica. Las empresas de línea regular de larga distancia hasta hace diez años usaban los vehículos hasta su fecha de vencimiento, pero actualmente, por suerte hay un parque automotor nuevo ya que el ómnibus más viejo tiene diez años. Estas empresas no traen ómnibus para dejarnos contentos a todos y en especial a los pasajeros. El asunto es que los ómnibus nuevos tienen un promedio de consumo menor a 3 kilómetros con 1 litro de gasoil. Por ejemplo, los ómnibus nuevos en sus tableros van marcando el promedio del consumo, al igual que los autos. Entonces, la empresa COT decidió adecuarse a la ley y circular a 90 kilómetros por hora, porque a esa velocidad el tablero marca que los ómnibus dan 3,8 kilómetros, 3,9 kilómetros y hasta 4 kilómetros con 1 litro. Vamos a suponer que una empresa hace 1.000.000 de kilómetros por mes, dividido tres nos da que esa empresa consume 333.000 litros de gasoil. El Estado

devuelve $ 19, pero resulta que la empresa gasta 280.000 litros o 290.000 litros de gasoil y cobra el subsidio por los 333.000 litros.

Por lo tanto, la empresa que se dedica pura y exclusivamente a la línea tiene una ganancia extra y otras, como Turismar, Copsa y las que hacen turismo, tienen su excedente de gasoil que surge entre lo que cobran y lo que gastan, y lo usan para las actividades que hacemos nosotros. Entonces, nosotros no podemos competir con un gasoil a $ 19 menos por litro.

Aclaro que solo nos metemos en el tema de los ómnibus de servicio de larga distancia y nunca hablamos de los suburbanos o urbanos, porque daría para largo y tendido. Estamos completamente de acuerdo con el subsidio que tiene que existir para que el boleto sea barato. Lo que pasa es que hay muchas cosas que hay que poner en orden, porque el tiempo cambia y los números también.

Esta problemática tiene que ver con el hecho de que somos muchos. Hace años planteamos en el ministerio que si se seguían creando empresas iba a llegar un momento que iba a haber más ómnibus de turismo que de línea. La gente va a querer comer y pagar sus cuentas, y va a salir a competir con la línea regular. Nosotros les dijimos a las autoridades del ministerio que estábamos tratando de evitar un problema mayor. Actualmente todas las empresas grandes son concesionarias de líneas del Estado y tienen que defenderlas porque son las que llevan a la gente, pero hay que mirar para el costado y darse cuenta de que se está creando un globo grande que habría que haberlo parado hace tiempo. Por eso pedimos el cierre de las inscripciones de las empresas de turismo y hacer una reorganización para que el sistema funcione bien, cada uno con lo suyo.

SEÑOR PÉREZ (César).- En base a lo que venía comentando Scanni con relación al fideicomiso y a la renovación de flota de las empresas de línea, históricamente los mejores coches que estaban trabajando eran los de turismo y las líneas no cubrían sus demandas con los coches propios. Por lo tanto, ahí teníamos un nicho de trabajo importante. A raíz de la ley de creación del fideicomiso, esa situación se fue revirtiendo porque esta norma no habla solo del precio del combustible: hay garantías para importar vehículos, normativas que los benefician, exoneraciones, que nosotros no tenemos. Entonces, el turismo, de tener la mejor flota, pasó a comprar vehículos desafectados de las líneas, algunos de ellos con importantes problemas a solucionar para ponerlos en servicio.

Todos quienes integramos el turismo somos gente que invierte para tener su empresa; hay que invertir fuerte. No compramos un vehículo por menos de US$ 120.000 y después hay que poner unos US$ 20.000, US$ 30.000 o US$ 40.000 para ponerlo en condiciones. Después nos volcamos a un mercado en el que ampliamente estamos compitiendo con empresas con combustibles subvencionados. Esa situación hace que hoy ustedes vean -como recién decía el señor Scanni- que las empresas tengan más coches de los que necesita cuando antes tenían menos; es parte del beneficio del fideicomiso, que ha venido en detrimento de nuestras empresas.

Como todos sabrán, ya hay empresas de turismo que están desapareciendo y muchas otras están en peligro. Dentro de esa desigualdad, se da la situación de las licitaciones. Esas empresas se presentan a licitaciones del Estado, al Ministerio de Educación y Cultura y, fundamentalmente, al Mides, y nosotros no podemos competir con los precios por lejos. Si uno hace una cuenta lógica, esa diferencia de algún lado tiene que salir.

Entonces, se nos perdió el trabajo en la línea, el trabajo en las licitaciones y, tras cartón, hay un importante número de informalidad, dada la venta de vehículos por la renovación de las flotas. Las empresas sacaron muchísimos vehículos que antes les rendían veinticinco años de trabajo y, hoy, les está dando entre ocho y diez años. Esto apunta a lo que decía el señor Scanni en cuanto a cerrar la apertura de las empresas de turismo porque hay un montón de ómnibus que salen a la calle y no todos se formalizan. Las empresas que se formalizan vienen a aumentar una cantidad de consumidores para una torta que cada vez se reduce más.

Además, se vienen dando otras situaciones como, por ejemplo, lo que ocurrió en el último partido de fútbol de Nacional en Argentina. Han salido del país vehículos sin permisos. En algunos casos vehículos cuyos propietarios originales denuncian la falta de pago de las cuotas ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, piden que los vehículos no operen hasta que se pongan al día con las cuotas y los encontramos en Buenos Aires trasladando a la hinchada de un cuadro de fútbol. Es otro motivo para que se vean afectadas las empresas que están trabajando legalmente, haciendo los aportes correspondientes y que a la hora de salir a trabajar, el viaje lo hace un informal. También cabe señalar que estamos hablando de un público especial. Entonces, ¡cuánto más habría que llevar los vehículos legalizados cuando viaja gente problemática, como ocurrió en ese caso puntual! Estamos luchando con un montón de situaciones que nos son adversas: la falta de control de la informalidad, esos permisos truchos para cruzar la frontera que salieron de algún lado, porque no creo que las autoridades del puente permitieran que pasaran esos coches si no tenían los permisos. Esa documentación de algún lado salió, y hay que cortar eso.En este caso se da la gravedad y la claridad de que fue saliendo del país; toda esta información se puede corroborar, que a nivel interno del país, es mucho y no aparece en ningún lado.

Entonces, se propone extender la normativa del fideicomiso al turismo, lo que no insumirá un costo mayor para el Estado ya que la informalidad es superior a ello. Lo que no se aporta por BPS o DGI y otros gastos, lo compensa ampliamente un fideicomiso para que podamos trabajar en igualdad de condiciones.

Ustedes podrán estar preguntándose dónde está la diferencia en lo que nosotros pedimos. Si bien el boleto subvencionado ha sido un beneficio para la población, las empresas se han enriquecido en cuanto a su parque automotriz, cosa que antes no tenían ni en cantidad ni en calidad. Hay que averiguar de dónde salió eso.

Se pueden hacer cuentas sencillísimas. Por ejemplo, nosotros a Agencia Central le hicimos un cálculo por arriba -en este momento para nosotros es una de las empresas más serias, pues no hace nuestro trabajo-, y constatamos que en el fideicomiso les queda redondito un ómnibus libre al mes, lo que representa alrededor de US$ 300.000 mensuales libres del fideicomiso. Como no lo vuelcan a hacer nuestro trabajo, lo vuelcan a mejorar sus flotas. Estamos hablando de una sola empresa. ¿Cuánto más puede trabajar el turismo si eso lo multiplicamos por todas las empresas que están mejorando su patrimonio en detrimento de nuestro trabajo? Esto es legal porque está establecido en la ley del fideicomiso. El tema es que no se evaluaron esos efectos secundarios teniendo en cuenta la evolución de la tecnología de los motores y la economía, como hoy explicaba el señor Scanni. Esa diferencia de un kilómetro por litro, es muchísima y nosotros, las empresas de turismo, la estamos pagando con consecuencias, directamente.

Otra situación que trae esta renovación de flota -quienes tengan contacto con la empresa podrán saberlo- es que casi la totalidad de las empresas han desmantelado sus talleres de mecánica pesada pues ya no se justifica porque no llegan a abrir un motor,

venden antes el coche, etcétera. ¿Qué significa esto? Menos costos operativos para las empresas que nosotros sí los tenemos porque estamos trabajando con coches viejos.

Por una cuestión de cambios en la situación bancaria, no tenemos acceso a líneas de crédito para comprar coches cero kilómetro; nos es casi imposible. Nos piden garantías que son casi imposibles de cubrir y, sin embargo, la garantía para las empresas de línea es el propio fideicomiso; les allanan un montón de problemas para renovar sus flotas. Nosotros no lo podemos hacer. Estamos trabajando con una flota que se está envejeciendo rápidamente y que nos es muy oneroso mantener. Por lo tanto, una opción para combatir esa problemática y la informalidad, puede pasar por una extensión de esa ley de fideicomiso al turismo. Todos sabemos que las actividades turísticas han sido declaradas de interés nacional; lo hizo el propio ministerio. Pero siempre queda afuera el transporte; se habla de los restoranes, de la hotelería y otros servicios, pero los del transporte de turismo quedamos afuera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recuerdo que en aquella oportunidad nos dijeron que venían ómnibus brasileros para llevar las excursiones a Florianópolis. Era más competitivo venir a buscar las excursiones a Uruguay, ir a Florianópolis y volver.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero agradecer al señor presidente por haber dado un rápido trámite a la solicitud para recibir a esta delegación.

Voy a hacer referencia a lo último que señaló el señor presidente. Recuerdo haber presentado un pedido de informes sobre los datos exactos de ingresos de ómnibus en esa Semana de Turismo, el que no me fue respondido. Esto lo reiteramos en Cámara y hasta el día de hoy no llegó la información acerca de la cantidad de ómnibus que ingresaron y que salieron. Fue solicitado desde aquel momento y dependemos de que nos quieran responder.

Una de las consultas que quiero hacer tiene que ver con los cambios que ha habido en relación a la reglamentación y exigencias en materia de transporte escolar. Entiendo que ellos están asociados a vuestra gremial. Además, quisiera conocer cómo habría que instrumentar el sistema. Según entendí en vuestra última visita, en general ustedes son los clientes para estos traslados. Después de cinco años, cuando la empresa puede vender el ómnibus que compró a través del fideicomiso, los clientes pasan a ser ustedes. Si ustedes pudieran comprarse un cero kilómetro, hace instantes me preguntaba qué pasaría con todos esos otros ómnibus. Me parece que todo esto debe tener un poco de racionalidad. ¿Cómo ven esto?

Por último, me gustaría conocer cómo es vuestra operativa para obtener los permisos. Es decir, cómo es desde el punto de vista burocrático el trámite que realizan en relación a las empresas de línea. He encontrado alguna información en cuanto a que hay gente que obtiene los permisos con mayor prontitud que otras empresas. Quisiera saber si hay diferencias en este sentido o si han tenido alguna.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradecemos la presencia de la delegación de Ceprotur en esta Comisión.

El año pasado nos habían dejado un panorama muy detallado sobre algunos problemas importantes que afronta el sector.

Ya nos habían alertado del ingreso de doscientos ómnibus o más en la Semana de Turismo del año pasado, con brasileros y argentinos. Quisiera saber si ese episodio se reiteró este año y en qué nivel de unidades estamos hablando. Asimismo, quisiera conocer la opinión de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y Deporte en relación a este tema.

Ustedes también habían planteado un problema con el ingreso de los minibuses uruguayos a Brasil. Quisiera saber si han logrado algún avance en ese tema o cuál es el grado de situación.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Algunos de los planteamientos que hace la parte empresarial los conozco ya que estuvimos reunidos con ellos. Algunos los hemos compartido y, en otros, tenemos una visión totalmente diferente pero sabemos de la preocupación y compartimos ciertas inquietudes.

Me preocupa uno de los planteos que ustedes hicieron y que tiene relación con los coches que guardan las empresas que tienen además la línea que sale de Tres Cruces. Me preocupa, porque veo que muchos de los ómnibus de turismo trabajan en las líneas de Tres Cruces, y han dicho que guardan algunos coches para no sacarlos a hacer el servicio normal. Quiero saber si hay demanda y por qué lo hacen, si es que eso sucede. Sé que hay coches de turismo que están trabajando en Tres Cruces, pero, por otro lado, plantean que hay coches guardados.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Han planteado dos posibilidades para solucionar algunas de las problemáticas que han manifestado: que se extienda el régimen del fideicomiso, del subsidio del gasoil, y que se establezca un registro de propietarios de ómnibus de empresas de turismo. Expresaron que, además, ello podría generar un marco de trabajo que permitiera estudiar al sector y establecer políticas públicas para mejorarlo. Quiero saber, en primer lugar, qué tipo de respuesta han tenido de las autoridades correspondientes, no solo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino también del Ministerio de Turismo y Deporte. En realidad, ustedes también trabajan con turistas nacionales y extranjeros, y también son la cara visible de Uruguay ante la región.

Por otra parte, plantearon la problemática que se daba en función del subsidio que recibían las empresas de transporte regular. Quiero hacer una consulta, porque me surge una duda. Quizás no lo saben y lo debería responder el director nacional de transporte, pero tengo entendido que el subsidio o el reintegro del gasoil se cobraba en función de una declaración jurada sobre los kilómetros que se hacen. ¿Están planteando que, en realidad, las empresas están declarando mal? Quiero preguntar sobre esto específicamente, porque me parece que es un tema muy importante a aclarar, sobre todo, porque estamos hablando de dineros públicos, que todos sabemos que son escasos. Hace muy poco, recibimos a otras empresas del transporte que también tienen problemas con el subsidio del boleto estudiantil. Creo que ese es un elemento sobre el cual la Comisión debe trabajar.

SEÑOR SCANNI (Gustavo).- En cuanto a los escolares, los vehículos que trabajan legalmente se han *aggiornado* a las exigencias que pide Primaria, que son los cinturones de seguridad, y todos tienen los seguros de responsabilidad civil y para escolares. Esto ya fue asumido por quienes trabajamos de forma correcta.

Con respecto a los ómnibus usados, hoy, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas registra empresas nuevas con vehículos de hasta quince años de antigüedad. O sea que si nos presentamos con un vehículo del año 2001, nos podemos inscribir como empresa nueva. Entonces, los ómnibus usados los agarra gente que invierte poco capital -las empresas ya lo desquitaron durante muchos años; si lo cobran, bien y, si no, les da lo mismo- y los inscriben en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si estuviera cerrado el círculo y no hubiera más empresas, lo lógico sería que nosotros fuéramos los compradores de esos vehículos. Eso sería lo lógico, y es lo que reclamamos.

En cuanto a los trámites y permisos, hoy en día, se hace todo *on line*. Simplemente, algunos servicios especiales se deben tramitar en el ministerio, pero, después, estamos en igualdad de condiciones.

En el año 2015, según el ministerio -nosotros tenemos una información distinta-, entraron ciento ocho ómnibus brasileños y argentinos; la información que tenemos nosotros es que entraron ciento cincuenta y ocho ómnibus. Este año, en el que fuimos muy exigentes con el ministerio, entraron cuarenta y nueve. No se logró el ideal, porque tendría que ser cero, pero de algo sirvió.

En cuanto a los minibuses, tenían la entrada prohibida a Brasil. No obstante, la semana pasada se realizó la reunión del Mercosur sobre el transporte y, por suerte, este tema se trató en forma preliminar. Un funcionario del ministerio planteó la desigualdad que había en esto, y las autoridades brasileñas manifestaron que tuvieron un juicio en Brasil, porque era un problema interestatal, y que el Estado lo había perdido, por lo que creó una ley que autorizaba a salir 700 kilómetros fuera del Estado. Puede venir de Río Grande do Sul, cruzar Uruguay, seguir de largo, y le sobra. Entonces, ya en la etapa preliminar a la reunión, se firmó un convenio por el que se autorizó a los minibuses a entrar a Brasil. Además, éramos el único país de Sudamérica que los teníamos registrados, porque en Brasil y en Argentina no existían los registros. Aquí se cumple la misma reglamentación que los ómnibus de turismo. Eso fue algo importante para que se aceptara más rápido.

Con respecto a los coches contratados, hay cosas que puedo decir, pero no puedo probar. Entendemos que a muchas empresas les sale más barato contratar ómnibus que usar los propios. A veces -no digo siempre-, el gasoil que gasta el ómnibus contratado -que debería facturarlo él- es suministrado por las empresas a las que contratan, que cobran el fideicomiso de ese gasoil que gastó otra empresa. Esto es algo que debe ser estudiado. De esa forma, sirve más, porque se ahorra un chofer, un vehículo y cobra un subsidio del gasoil. Y al precio que pagan el kilómetro, que es irrisorio -lamentablemente, muchos de nuestros colegas se ven en la necesidad de tener que trabajar a esos precios-, les sirve mucho más mover coches contratados que propios.

Con relación al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Turismo y Deporte, quiero decir que este último lo hizo muy fácil: cambió la ley -que vemos muy positiva- y pasó todo el paquete de vehículos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El Ministerio de Turismo y Deporte se limita al papeleo, en todo lo relacionado a las garantías del funcionamiento y demás. Precisamente, el vencimiento de todo esto fue la semana pasada; estuvimos enloquecidos para renovar los permisos. Se crearon dos tipos de agencias: el transportista turístico y la agencia de viajes. Creo que después de diecisiete años logramos llegar a un entendimiento con el Ministerio de Turismo y Deporte, optándose por un buen camino. Con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tuvimos pocas reuniones y de ellas sacamos muy poca cosa en claro; de lo contrario, no estaríamos aquí. Lo más evidente sería solucionar todo esto en el ámbito directamente relacionado.

En cuanto a la declaración, las empresas reclaman los kilómetros recorridos, y su declaración jurada es exacta; lo que no es exacto es el cálculo que se hacía antes, que era dividido tres. Como explicaba, si recorren un millón de kilómetros y lo declaran, se les paga un subsidio por tres kilómetros por litro, pero, en realidad, gastaron menos. Los kilómetros que declaran son los efectivamente hechos, pero el consumo es menor.

SEÑOR PÉREZ (César).- Quiero hacer algunas precisiones.

Al señor diputado Daniel Caggiani quiero aclarar que no hablamos de hacer un registro de empresas de turismo -ya sabemos cuáles son; están registradas-, sino de hacer un cierre, de forma tal de que se pueda controlar más la formalidad. Además, de esa forma, la torta, que cada vez es más chica, se podrá repartir entre quienes efectivamente están en el rubro, y no con aquellas empresas que vienen y van, que están en un rubro hoy y mañana en otro, y hacen inversiones que si andan bien y, si no, también.

Quiero señalar también que las empresas no mienten; sencillamente, está mal calculada la paramétrica.

Al señor diputado Adrián Peña quiero aclarar lo siguiente. Creo hacer una interpretación de su pregunta, que no fue respondida, en su momento, por el señor Gustavo Scanni. El señor diputado Adrián Peña preguntó qué pasaría con los coches desafectados, si tuviéramos posibilidad de comprar coches cero kilómetro. Quizás haríamos lo que hacen los países que han pensado mejor la legislación: destinarlos a desguase. Nosotros tenemos una flota de turismo envejecida. Hay empresas que están trabajando con coches de más de veinticinco años. Eso tiene un costo muy pesado para las empresas. Entonces, si tuviéramos la opción de renovar la flota, esos coches quizás deberían ser desguasados.

Con relación a los escolares, hay una situación que nos afecta. Nosotros tenemos los vehículos en condiciones, con el seguro correspondiente y cumplimos todas las exigencias de la intendencia y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; sin embargo, aparecen ómnibus desafectados de las cooperativas -en algunos casos, aún de propiedad de las cooperativas-, con asientos de plástico y de caños, sin cinturones, sin Sucta -no sabemos si tienen seguro escolar, pero creemos que no-, haciendo paseos para escolares. Cuando lo hablamos con las directoras de las escuelas nos explican que, en algunos casos, cobran muy poco y, en otros, son acuerdos de las cooperativas con el Estado o con las intendencias, contra exoneraciones de algún tipo de impuesto. Eso otra vez viene a golpearnos a nosotros. No solo tienen combustible subvencionado, sino que, a su vez, les hacen alguna reducción de impuesto por hacer obras sociales. Quizás podríamos ver la forma de que se sigan haciendo esas obras sociales sin necesidad de que nos golpeen a nosotros, porque detrás de un viaje por obra social hay diez viajes truchos, que nadie controla. Y no hemos obtenido ayuda para controlar en ese sentido. Si ustedes observan las escuelas, advertirán que hay muchos coches desafectados de Cutcsa y de las cooperativas haciendo eso. Inclusive, en el caso específico del liceo que está en General Flores, a la vuelta de Cutcsa, para un ómnibus de Cutcsa y recoge a los estudiantes para llevarlos a los museos en el Centro, pero pone "113, Ciudadela", les cobra el pasaje y sale a hacer ese traslado. Si hay alguna duda sobre esta situación, más de uno de ustedes habrá visto, en carnaval, algún coche de Turismar, de US$ 300.000, llevando a las murgas por los tablados. No tiene sentido. Ese ya no es nuestro trabajo. Muchas intendencias están llamando a Turismar para hacer el traslado de las murgas de su departamento a otros departamentos, para competir. Ese era el trabajo que hacíamos nosotros.

Creo que estamos dejando en claro la cantidad de trabajo que estamos perdiendo a manos de la informalidad, por un lado, y en función de la desigualdad que tenemos con otras empresas, por otro.

Agradecemos que nos hayan recibido y que nos hayan escuchado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros somos los agradecidos.

(Se retira de sala una delegación del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo- Uruguay)

(Ingresa a la sala el director de Transporte de la Intendencia de Montevideo)

——La Comisión tiene el gusto de recibir por segunda vez al director de Transporte de la Intendencia de Montevideo, Máximo Oleaurre. Agradecemos también al intendente Martínez por permitirnos contar nuevamente con su presencia.

En la primera reunión quedaron pendientes algunas respuestas; por eso realizamos esta segunda convocatoria.

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- Quiero pedir disculpas, ya que la directora no pudo venir porque no se encuentra en el país; de lo contrario, también estaría acá.

Me gustaría que me recordaran las preguntas más importantes que quedaron pendientes.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Queríamos conocer la visión de la Intendencia respecto del estado de situación del proceso de Raincoop. Es una pregunta que sigue vigente.

Habíamos hecho una pregunta relativa a la adjudicación de las líneas CA1, ocho para Cutcsa y dos para Raincoop, para las que había una serie de exigencias -que se cumplieron- y una restricción en cuanto a poner publicidad. Hemos constatado que Cutcsa tiene publicidad y además es de un organismo público, Antel. Me gustaría que nos informara al respecto.

Estamos ante una contradicción con respecto al subsidio estudiantil. De acuerdo a la información que presentó el diputado Olaizola, que es una resolución de abril de 2014, queda claro que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas financia el otro 50% del boleto. Sin embargo, en la anterior comparecencia la directora Tabacco dijo que la Intendencia destina fondos para el subsidio del boleto estudiantil. Hay algo que no cierra. ¿Qué destina, cuánto y a qué?

Nos gustaría que hiciera una valoración general sobre la situación económica y financiera del resto de las empresas que participan del transporte capitalino, además de la de Raincoop, que fue la que disparó la convocatoria anterior.

En cuanto al consorcio metropolitano, ¿quién representa a la Intendencia, cuál fue la última reunión y cuáles son los avances y la materia que está atendiendo?

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Las preguntas que yo formulé que quedaron pendientes son las siguientes: ¿cuál es la situación económico- financiera de las empresas? ¿Cuál es la realidad que tenemos en Montevideo? Tenemos información preocupante en ese sentido.

Me gustaría que actualizara el estado de la empresa Raincoop y cómo vienen las negociaciones. Las empresas que irían a absorber las líneas y los funcionarios ¿están en condiciones de absorber los pasivos?

También queremos saber qué cifra pasó la Intendencia a las empresas por concepto de subsidio de estabilidad económica. No me quedó claro si se estaban tomando medidas concretas para coordinar servicios y evitar competencias innecesarias, teniendo en cuenta que existe este subsidio de estabilidad económica. Con este nuevo plan de movilidad, el centro de gestión y otras medidas que está tomando la Intendencia, ¿se ha pensado una coordinación a efectos de no superponer servicios, evitar competencias innecesarias y optimizar los recursos que está destinando a este tema?

Si nos sobra tiempo, me gustaría conocer sobre el sistema BRT que se viene implementando desde hace años en Montevideo.

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- Voy a empezar por Raincoop que es inquietud de ambos legisladores. La situación es terminal. Los propios integrantes de Raincoop establecieron en una asamblea anterior buscar las condiciones necesarias para hacer una liquidación judicial de la empresa. En la asamblea del próximo sábado van a puntualizar los términos de discusión, acuerdo y distribución de líneas y personal, a los efectos de ratificar aquel principio de decisión que habían establecido en la asamblea anterior. Por lo tanto, trasmito lo que dice la gente de Raincoop, con la que hemos estado en permanente contacto. No puedo vaticinar el resultado de la asamblea, pero la perspectiva que me han hecho conocer es que entra en un proceso de liquidación empresarial.

Sobre el subsidio tarifario, voy a reiterar cifras que ha manejado el intendente. En el año 2015, el subsidio tarifario representó para la Intendencia de Montevideo US$ 24.000.000. Como saben, varía de acuerdo a la evolución de la tarifa, pero el balance global de todo el año dio esa cifra.

El subsidio estudiantil que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas paga a todas las intendencias cubre determinadas franjas etarias y de tipo de estudiantes. La Intendencia de Montevideo tiene franjas más amplias, y ahí surge la diferencia, que solventa la Intendencia solamente. Por ejemplo, el Ministerio reconoce como estudiantes de secundaria a quienes tengan hasta dieciocho o veinte años, según el nivel en el que estén estudiando, y la Intendencia los reconoce como tales hasta los treinta años. A nivel universitario también hay una diferencia de franjas. Lo que no paga el Ministerio porque su franja no se lo permite lo abona la Intendencia. De ahí surge que haya cifras del presupuesto municipal que se destinen al pago de los boletos estudiantiles.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Sabe cuánto es ese monto?

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- No se lo puedo precisar ahora, pero es una cifra importante.

La situación del transporte tiene un sesgo muy preocupante en este momento. Desde agosto del año pasado -comenzó a raíz del conflicto en la enseñanza- estamos teniendo una baja considerable en la venta de boletos. Si comparamos el primer cuatrimestre de este año con el primer cuatrimestre del año pasado, veremos una caída general en la venta de boletos en todas las empresas del orden del 7%. Eso nos genera una gran dificultad, por un lado, porque de alguna forma desestabiliza las previsiones económicas y financieras que las empresas tienen, y por otro, nos preocupa la calidad de los servicios que se vean afectados por esta situación.

No quiero plantear temas que son de resorte de las empresas, pero en general hay una medición que en el transporte es muy importante, que está vinculada con la renovación de los ómnibus. Las empresas de transporte han mantenido un proceso de renovación de ómnibus muy importante. El año pasado más de cien unidades se incorporaron a Coet y Ucot. Por su parte, Come incorporó unidades nuevas en el primer semestre del año. CUTCSA ha mantenido un proceso, aunque en estos últimos años no ha renovado flota. Sin embargo, la última renovación que hizo CUTCSA fue de trescientos ómnibus. Esta es una forma de medir la situación.

Esta baja en la venta de boletos afecta la situación de esas previsiones financieras que hicieron en su momento las empresas, pero también a la relación con el precio tarifario del boleto. Si la baja se tiene que absorber solo con la tarifa se generaría un problema con los usuarios del transporte más grande que el que tienen las empresas. Se

están evaluando una serie de medidas. Por ejemplo, se ha planteado a las empresas y a los trabajadores del transporte la necesidad de tomar y de decidir medidas rápidamente que contengan esa variación en la disponibilidad del mercado. Estamos enfrascados en ese debate, junto con la discusión de Raincoop. Ahí tendremos que hilar muy fino. En ese sentido hay antecedentes en el sistema de transporte de Montevideo. En el año 2002, frente a una situación de crisis -obviamente no era igual a la que tenemos ahora, pero también había una afectación del servicio del transporte muy importante- se tomaron distintas medidas que fueron acordadas con las empresas y con los trabajadores. Por lo tanto, los antecedentes los tenemos; hay experiencia. Inclusive muchos de los actores de aquella época todavía están en carrera.

Con respecto a si las empresas están en condiciones de absorber los pasivos de Raincoop, mi respuesta es que no están en condiciones. Los pasivos de Raincoop son importantes. Son entre US$ 16.000.000 y US$ 17.000.000. Hay dos tipos de pasivos. Uno tiene que ver con varios procesos de renovación de ómnibus por *leasing* a través del Banco República y del Banoc Itaú. Con esos mecanismos de financiación la deuda puede ser transferida a otro usuario. Hay que tener el aval de la empresa que ha suscrito el préstamo y de la organización prestataria. Esos pasivos son factibles de transferirse con su deuda.

Por otro lado, Raincoop tiene cuarenta y cinco ómnibus con un préstamo prendario. Si efectivamente se decide ir a una liquidación judicial, van a entrar en ese proceso, a pesar de que el Banco República tiene privilegios para quedarse con esos ómnibus. Esto lo tiene que terminar de definir quien se haga cargo de la liquidación empresarial.

Sobre la superposición de líneas en algunos horarios tenemos varios aspectos a considerar.

Es cierto que hay superposición de ómnibus en algunas líneas de tránsito que responden a elementos de desorganización o de competencia empresarial, que son nocivos y le hacen mal al sistema de transporte. Esos son elementos a corregir. Hay otros lugares donde la superposición, particularmente en las horas pico, responde a que no siempre se logra absorber toda la demanda que existe. Ahí se da una superposición lógica que no representa un problema -estoy pensando, por ejemplo, en 8 de Octubre- en las horas pico, ya que si tuviéramos más ómnibus habría pasajeros suficientes para poder utilizarlos. Esto es preocupante en las horas que no son pico. En ese caso, hay muchos ómnibus circulando, y las forma que tienen de disputarse los pasajeros es pasar uno atrás del otro, y jugar a las carreras a ver quién pasa primero. Eso es nocivo obviamente para las empresas, pero también para el sistema de transporte en general. Además, no es adecuado para las necesidades que tiene el pasajero. Si yo tengo dos ómnibus que en lugar de pasar con una diferencia de diez minutos pasan juntos, habrá veinte minutos sin que pase un sólo ómnibus.

Dentro del sistema de control de tránsito y de movilidad está planteado que se incorpore el sistema de transporte al control de las minutas. No en esta primera etapa, pero sí en la segunda, que sería a partir del año que viene. Siempre hemos hecho controles, pero hoy se están intensificando a través del sistema de GPS que tienen instalado los ómnibus.

Con respecto a la publicidad en los ómnibus, hay algo en lo que el señor diputado tiene razón. Efectivamente, en la resolución de asignación de los permisos para la CA1 había un elemento específico que era la caracterización típica montevideana de esos ómnibus. Y en algún momento apareció esta propuesta de hacer publicidad. Yo no pude rastrear ninguna resolución que autorizara esa publicidad. Efectivamente estamos en un litigio con la empresa CUTCSA porque no hay resolución. Eso está en manos de la

Dirección de Jurídica de la Intendencia, porque no tiene sustento en resoluciones efectivas.

Yo estoy en la Intendencia desde julio del año pasado. Desde ese momento no he tenido noticia de que haya sido convocado ni que haya funcionado el consorcio metropolitano. Por lo tanto, no tenemos ninguna representación ahí. La impresión que tengo es que por lo menos en forma temporal no está funcionando. Nos parece que el promotor no pueden ser ninguna de las Intendencias individualmente. En algún momento puede haber habido alguna visión distinta del tema en el sentido de que Montevideo, al ser centro de la zona metropolitana, asumió una responsabilidad, porque obviamente la gente que viaja en el transporte metropolitano trabaja en Montevideo y forma parte de la sociedad montevideana. En la medida en que hay competencias distintas pero compartidas, correspondería que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en concordancia con alguna de las Intendencias, convocara a alguna reunión. La Intendencia de Montevideo está totalmente disponible para contribuir en la mejora del servicio de transporte.

SEÑORA ARAÚJO (Mary).- ¿Hay algún subsidio para los estudiantes universitarios por parte de la Intendencia de Montevideo? ¿Tienen una relación numérica entre los estudiantes universitarios de Montevideo y los del interior?

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Permítame volver sobre el tema de Raincoop. Sabemos que hay una voluntad de sectores vinculados a cot* de generar una especie de mega cooperativa alternativa a CUTCSA en torno al sistema de cooperativas. Estas son: Ucot, Coet y Come, aunque esta última está en régimen de sociedad anónima. Teniendo en cuenta que los pasivos son bastante mayores a los que pensaba -yo manejaba US$ 10.000.000 y usted dijo que están en el entorno de US$ 16.000.000 o US$ 17.000.000-, la pregunta que le hice me preocupa mucho más. Teniendo en cuenta que es un proceso muy complejo, quiero saber si estas tres empresas están en condiciones de absorber las líneas y el pasivo de Raincoop o estaríamos postergando un problema que se nos podría generalizar dentro de un tiempo. ¿Cuál es su opinión como director de la División Transporte?

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- En la intervención anterior dije que las empresas no se hacen cargo del pasivo.

Que nosotros sepamos nadie arrimó a la Intendencia alguna iniciativa tendiente a formar una mega empresa. Estamos trabajando con Ucot, Coet y Come individualmente. No sé qué intenciones tengan, pero a nosotros no nos ha llegado ninguna información.

Sobre el subsidio a los estudiantes universitarios, la Intendencia de Montevideo tiene dos franjas. La primera va desde que ingresan a la Universidad hasta que tienen treinta y dos años. Ese grupo tienen boleto gratuito. A partir de esa edad tienen un boleto rebajado hasta el 50% hasta los 39 o 40 años.

No tengo información respecto a cuántos son estudiantes del interior y cuántos de Montevideo por una razón muy sencilla: nosotros cubrimos boletos de transporte urbano para gente que está en Montevideo. No tenemos una estadística de la proveniencia de esos estudiantes. El estudiante que vino de Artigas y vive en una pensión de Montevideo, puede solicitar los boletos de la misma forma que otro que es de la Aguada. No tenemos registros diferenciados.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Para los estudiantes de secundaria existe un control de registro de asistencia. En el caso de los universitarios ¿cómo se controla? ¿Existe control? ¿O solo alcanza con anotarse para tener derecho al subsidio?

Hago esta pregunta porque es de uso común que haya gente que no asiste a las clases y tenga boleto subsidiado, que pagamos todos.

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- Efectivamente, ahí tenemos un punto de ajuste en los mecanismos de subsidio. Hasta ahora, la que establece quién tiene derecho a usufructuar el subsidio es la Universidad de la República, en base a una definición que tiene acerca de qué significa ser estudiante universitario. Para la Universidad significa que en los últimos dos años se haya inscripto para alguna actividad, ya sea un examen o un curso. Para la Intendencia esa es una definición muy amplia. Se puede entender desde el punto de vista universitario que no se haga una diferenciación, pero desde el punto de vista del pago de los subsidios con los que carga la Intendencia no parece ser una definición adecuada. Entendemos que la inscripción a cualquier evento universitario, ya sea un curso o un examen, no significa necesariamente que se prosiga. Inclusive, hay Facultades cuyos cursos son presenciales o otras que no lo requieren.

Es una situación muy compleja que estamos discutiendo con la Universidad, con todo el respeto institucional que nos tenemos entre ambas instituciones. Nos parece que no es adecuada la amplitud, aunque es entendible que la Universidad la tenga para definir a sus estudiantes. Deberíamos tener un control en el manejo de los recursos para el pago del subsidio. Hay una comisión universitaria que se reúne con funcionarios nuestros que esperamos que llegue a una resolución que sirva a la Universidad desde el punto de vista académico, pero con una definición distinta por nuestra parte a los efectos del uso del subsidio.

SEÑOR PRESIDENTE.- A las preguntas a contestar agrego cuánto significa el uso de este subsidio.

Agradecemos al señor Máximo Oleaurre por su presencia y le enviamos un saludo el señor intendente.

SEÑOR OLEAURRE (Máximo).- Quedamos a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de retirarnos pregunto si están de acuerdo en comentar a los diputados de Colonia nuestra visita a la ciudad de Carmelo, para ver si se puede organizar alguna otra entrevista.

(Apoyados)

—Se levanta la reunión.

≠